



RHENUS,

Jahrbuch für Handel, Schifffahrt und Industrie

DER RHEINLANDE.

Herausgegeben

von

G. SCHIRGES.

1863.

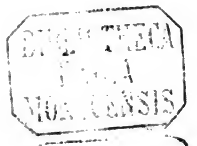
Vierter Jahrgang.



MANNHEIM.

Druck und Verlag von J. Schneider.

1863.



Inhalts-Verzeichniss.

Grunde liegenden Bestimmungen zur Anwendung gekommen sind, namentlich für die Donau, wegen Ausbildung der auf sie bezüglichen Rechtsverhältnisse einigen Werth haben.

Wir beschränken uns in dem vorliegenden Jahrgang auf die allgemeine und die Preussische Gesetzgebung, welche den verhältnissmässig grössten Theil des Rheins umfasst, und behalten uns vor, die Gesetzgebung der übrigen Rheinufer-Staaten später folgen zu lassen.

Zur Erleichterung seines Gebrauchs ist der Wegweiser am Schlusse mit einem Register versehen, welches auf die hier mit fetteren Ziffern gedruckten Ordnungsnummern hinweist.

1) 1669. Ordonnanz. Tit. 27. Art. 42. 43. 44 und Tit. 28. Art. 7. Die Eigenthümer von an schiffbare Ströme gränzenden Grundstücken müssen längs dem Ufer 24 Paris. Fuss breit für den Leinpfad frei lassen und sind andern im Interesse der Schifffahrt gestellten, jedoch harten Bedingungen unterworfen. [Coblenzer Amtsblatt No. 72. 1845.]

2) 1687, 8. Juli. Verordnung, dass kein Schiffer den Niederrhein befahren darf, der nicht zuvor 4 Jahre bei einem Schiffer gedient hat. [Scotti's Chur-Cölnische Gesetzsamml. No. 187.]

3) 1701, 7. Juli. Reglement für die Oberrheinische Schifffahrt, nach welchem Niemand als Schiffer fahren darf, bevor er nicht 4 Jahre als Lehrjunge und 2 Jahre als Geselle gedient und ein geprüftes, der Untersuchung jährlich einmal unterworfenes Fahrzeug hat. [Scotti's Chur-Cöln. Gesetzsammlung No. 270.]

4) 1708, 30. April. Verordnung über die Wahl der Deichgräven. [Scotti's Cleve-Märkische Gesetzg. No. 574.]

5) 1713, 1. Juni. Verordnung über Anwüchse, Anlagen von Wasser-Bauwerken und Unterhaltung der Deiche. [Scotti's Cleve-Märk. Gesetzsamml. No. 665.]

6) 1731, 5. März. Bergische Verordnung über den Schutz und die Unterhaltung der Ufer, der Pflanzungen etc. am Rhein. [Scotti's Jülich-Clev. Gesetzsamml. No. 1316.]

7) 1740, 8. Octb. Verbot, die Rheinufer und deren Pflanzungen zu beschädigen. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 449.]

8) 1745, 6. April. Verordnung über Bepflanzung der Rheindämme. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 485.]

9) 1748, 1. Febr. Verordnung über Strombau-Anlagen, Pflanzungen etc. [Scotti's Jülich-Cleve-Bergische Ges. No. 1649.]

10) 1752, 2. Mai. Verordnung über Aufstellung eines Etats für die Deiche. [Scotti's Cleve-Märk. Ges. No. 1643.]

11) 1764. Verbot, die Deiche zu bepflanzen, und Befehl, die Pflanzungen auf denselben auszurotten. [Scotti's Cleve-Märk. Ges. No. 1838.]

12) 1765, 21. März. Chur-Trier'sche Verordnung über Ufer- und Leinpfade. [Scotti's Samml. der Chur-Trier'schen Gesetze No. 640.]

13) 1766, 16. Mai. Verordnung, durch welche die Deichschau-Beamten für Deichbrüche verantwortlich gemacht werden, welche durch Mangel an geeigneten Vorkehrungen entstehen. [Scotti's Cleve-Märk. Ges. No. 1934.]

14) 1767, 24. Febr. Deichordnung für das Herzogthum Cleve. [Scotti's Cleve-Märk. Ges. No. 1967.]

15) 1769, 5. Dec. Verbot, die Wasserbauwerke zu beschädigen oder zu denselben bestimmte Materialien zu entwenden. [Scotti's Cleve-Märk. Ges. No. 2029.]

16) 1772, 18. April. Verpflichtung der Uferanwohner im Chur-Cölnischen zum Kribbenbau und zu Pflanzungen am Rhein. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 666.]

17) 1772, 21. Aug. Verordnung gegen Missbräuche bei der Schifffahrt auf dem Niederrhein. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 670.]

18) 1772, 28. Sept. Reglement und Fracht-Tarif für die Niederrheinische Schifffahrt. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 671.]

19) 1773, 22. Mai. Reglement über den Oberrheinischen Schifffahrts-Betrieb und Einführung von Rangfahrten. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 679.]

20) 1774, 2. Dec. Cleve-Märkisches Wasser- und Uferrecht über Anlandungen, Anwuchs, Abbruch, Inseln, Ablagerungen, neue Flussbetten, Fischerei, Leinpfade etc. [Scotti's Cleve-Märk. Ges. No. 2111.]

21) 1776, 16. März. Verbot der Uferbeschädigungen und Pflanzungen am Rhein. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 706.]

22) 1777, 16. Juni. Verordnung, dass kein Schiffer zum Befahren des Rheins zugelassen werden soll, welcher nicht 3 Jahre als Lehrling und 3 Jahre als Geselle gedient hat. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 715.]

23) 1778, 20. Juni. Verordnung über Anlandungen, Inseln und Uferanwüchse, deren Besteuerung etc. [Scotti's Cleve-Märk. Ges. No. 2169.]

24) 1781, 6. Juni. Chur-Cölnische Verordnung über die

Verpflichtung der Anwohner des Rheins zur Herstellung der Ufer. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 747.]

25) 1781, 11 Sept. Wasser- und Ufer-Ordnung für die Ruhr. [Scotti's Cleve-Märk. Ges. No. 2228.]

26) Reglement für die Lippe-Schifffahrt. [Chur-Cöln. Ges. No. 804.]

27) 1785, 19. Juli. Chur-Cöln. Verordnung, dass die Flösser für Beschädigungen, welche durch das Anker-Aussetzen entstehen, ein Geldquantum hinterlegen sollen. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 808.]

28) 1785, 19. Nov. Verordnung zur Wegräumung der Bepflanzungen der doppelten Reihe von Kopfweiden auf den Rheindämmen, wegen ihres schädlichen Einflusses bei Eisgängen. [Scotti's Chur-Cöln. Ges. No. 811.]

29) 1791, 6. Oct. Verordnung über Beschädigungen durch Erhöhung des Wasser-Abflusses bei Mühlen und andern Werken. [Cobl. Amtsbl. No. 72. 1845. Tit. 2. Art. 14—17 und 44; Franz. Strafgesetzbuch Art. 457.]

30) 1795, 16. Dec. Polizei-Reglement für den Sicherheits-Hafen zu Emmerich. [Scotti's Cleve-Märk. Ges. No. 2546.]

31) 1803, 25. Febr. Ueber Verwendung des Rheinzolles zu den Verwaltungs- und Polizeikosten, Leinpfaden, Stromregulirungen. Dotation des Churfürsten-Erzkanzlers (350,000 fl.) und Renten. [Art. 39 des deutschen Reichsschlusses. Hermann's Samml. der Rheinschifffahrts-Ges. S. 39, 40.]

32) 1804, 15. Aug. Convention über die Rheinschifffahrt. [Hermann's Samml. der Rheinschifff.-Ges. S. 3.]

33) 1806, 3. März. Verordnung über das Aichen der Rheinschiffe. [Hermann's Samml. der Rheinschifff.-Ges. S. 611.]

34) 1807, 22. Juni. Verordnung über Hafen- und Werftgeld-Entrichtung für die Schiffe in den Rheinhäfen. [Scotti's Jülich-Cleve-Bergische Ges. No. 2971.]

35) 1807, Dec. Verordnung über die Schiffergilden für die Häfen von Cöln und Mainz. [Hermann's Samml. der Rheinschifff.-Ges. S. 91.]

36) 1808, 22. Jan. Kaiserliches Decret über die Gültigkeit des Gesetzes vom Jahre 1669 für alle schiffbaren Flüsse des Staats. (Art. 1. 2. 3. 4 und 5.) [Cobl. Amtsbl. No. 72. 1845.]

37) 1810, 4. Jan. Verordnung über Ertheilung von Rheinschiffer-Patenten. [Scotti's Jül.-Cleve-Berg. Ges. No. 3111.]

38) 1810, 8. März. Gesetz über Entziehung des Eigenthums zu gemeinnützigen Zwecken. [Cramer's Samml. von Gesetzen 1843. I. Abth. S. 205.]

39) 1810, 13. März. Bezeichnung der schiffbaren Flüsse

und Verordnung wegen Beeinträchtigung derselben und ihrer Ufer. [Scotti's Jülich-Cleve-Bergische Ges. No. 3130.]

40) 1811, 15. Nov. Gesetz über den Wasserstand bei Mühlen, Anlagen von Merkpfählen und Verschaffung von Vorfluth. [Ges.-Samml. St. 23. No. 60.]

41) 1814, 18. Aug. Verordnung über die Ausübung der Jagd und Fischerei im Gouvernement des Nieder- und Mittelrheins. [Scotti's Jülich-Cleve-Bergische Gesetze No. 3618.]

42) 1814, 4. Nov. Verordnung über eine schärfere Handhabung der Deich- und Uferpolizei. [Scotti's Cleve-Märkische Ges. No. 3061.]

43) 1815, 24. März. Wiener Congress-Acte, enthaltend die Grundlagen zu einer Convention über die Rhein-Schifffahrt. [Hermann's Samml. S. 129; Klüber, Acten des Wiener Congresses.]

44) 1815, 25. Sept. Verordnung, dass die Schiffe nach Schiffslasten zu 4000 Berl. Pfd. vermessen und darnach die Abgaben für die Benutzung der Häfen berechnet werden sollen. [Ges.-Samml. St. 15. No. 310.]

45) 1816, 24. Febr. Verbot der Verunreinigung von schiff- und flossbaren Flüssen und Kanälen bei 50 Thlr. Strafe. [Ges.-Samml. St. 6. No. 339.]

46) 1816, 16. Mai. Maass- und Gewichts-Ordnung für den Preuss. Staat und Anweisung zur Anfertigung der Probemaasse und Gewichte. [Ges.-Samml. St. 10. No. 356; Düsseld. Amtsbl. St. 12; Cöln. Amtsbl. 1817, St. 22.]

47) 1816, 8. Juni. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über Vorsichtsmaassregeln beim Transport etc. von Schiesspulver. [Düsseld. Amtsbl. St. 13.]

48) 1816, 20. Dec. Desgleichen Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln. [Cöln. Amtsbl. St. 35.]

49) 1818, 26. Mai. Polizei-Verordnung der provisorischen Verwaltungs-Commission der Rheinschifffahrt über das Wahrschaun der Flosse. [Düsseld. Amtsbl. St. 34.]

50) 1819, 12. Jan. Polizei-Verordnung zur Verhütung von Excessen bei Benutzung der Leinpfade an der Ruhr. [Düsseld. Amtsbl. St. 29.]

51) 1819, 15. März. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf in Betreff des Ueberfahrens über den Rhein mittels Nachen. [Düsseld. Amtsbl. St. 17; Cöln. Amtsbl. St. 2.]

Dergleichen Nachen müssen von einer dazu bestimmten Commission untersucht werden, mit Sitzbänken

versehen sein und ausreichende Einsenkungstiefe haben, deren Punkt durch ein Schild bezeichnet werden muss. Die Ortsbehörde hat darüber zu wachen, dass die Nachenführer schiffskundige und nüchterne Leute sind. Die Personen im Nachen haben den Anordnungen des Führers Folge zu leisten. Der Letztere ist für Ueberladungen verantwortlich. Bei Eisgang und Unwetter darf ohne besondere Erlaubniss der Ortsobrigkeit keine Ueberfahrt stattfinden.

52) 1819, 9. Juni. Verordnung über die Gesetzeskraft der in der Gesetzsammlung und den Amtsblättern enthaltenen Verordnungen. [Ges.-Samml. St. 14. No. 545; Düsseld. Amtsbl. St. 49.]

53) 1819, 25. Sept. Verbot der Königl. Regierung zu Düsseldorf, in Betreff des Uebersetzens über den Rhein mittels s. g. Dreibord. [Düsseld. Amtsbl. St. 67; Cöln. Amtsbl. St. 43.]

54) 1820, 23. Juni. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln, dass die Flosse jedes Jahr vom 1. bis 5. Nov. ausgebollert werden sollen. [Cöln. Amtsbl. St. 28.]

55) 1820, 25. März. Uebereinkunft zwischen der Königl. Preuss. Regierung und Herzogl. Nassauischen Regierung wegen gerichtlicher Ladungen u. Insinuationen. [Düsseld. Amtsbl. von 1821. St. 59.]

Dieselben sollen gegenseitig vermittelt werden zwischen dem General-Procurator in Cöln einerseits und dem Herzgl. Nassauischen Hofgerichte zu Dillenburg andererseits.

56) 1822, 27. April. Verordnung über die Ansagezettel und Ruhrschiffahrts-Scheine beim Einladen von Steinkohlen in's Schiff, zur Controlle der Ruhrschifffahrts-Abgaben. [Düsseld. Amtsbl. St. 25.]

57) 1822, 3. Juli. Bestimmung über das Anlegen solcher Schiffe am Rheinufer oberhalb Coblenz, welche steuerpflichtige Güter geladen haben. [Cobl. Amtsbl. St. 28.]

Darnach muss das Anlanden geschehen:

bei Trechtlinghausen, unmittelbar am Zollpfahl vor der Wohnung des Zöllners;

bei Niederheimbach, ebenso gegenüber dem Hause No. 41;

bei Rheindiebach, an dem vor dem Bach belegenen Thore, unweit des Gasthauses der Wwe. Kurz, an der durch einen Zollpfahl bezeichneten Stelle;

bei Bacharach, an dem Marktthore, unweit des Zollpfahls;

bei Oberwesel, an der s. g. Krahnenwaage;
bei St. Goar, am Zollamte (beim Krahn).

58) 1822, 2. Aug. Münztarif für die Erhebung der Rheinschifffahrts-Gebühren bei den Rheinzoll-Aemtern. [Cobl. Amtsbl. St. 32.]

59) 1822, 13. Aug. Verordnung, dass Pulvertransporte nicht blos mit dem Buchstaben **P** auf dem Plan der Bedeckung, sondern ausserdem noch mit einer kleinen schwarzen Flagge bezeichnet werden sollen. [Cobl. Amtsbl. St. 34.]

60) 1822, 28. Aug. Erlass des Königl. Handels-Ministeriums über Fähr-Anstalten. [Cobl. Amtsbl. St. 40; Cöln. Amtsbl. St. 40; Düsseld. Amtbl. St. 63.]

Im Allgemeinen hat der Fähr-Inhaber für die polizeilich anerkannte Sicherheit der Ueberfahrt zu sorgen.

Die Führer der Fahrzeuge müssen der Stromfahrt kundige Leute sein.

Die Belastungsfähigkeit der Fahrzeuge soll vom Kreis-Baubeamten unter Zuziehung eines zuverlässigen Schiffers festgestellt und durch eine weisse Marke um das Fahrzeug bezeichnet werden. Ueber diese Marke darf das Fahrzeug nicht belastet werden.

Das Uebersetzen muss zu jeder Tages- und Nachtzeit, bei gutem wie bei üblem Wetter ohne Zeitverlust stattfinden.

Bei Hochwasser, Eisgang, Wind etc. kann wegen stärkeren Kraftaufwands der Tarif bis auf das dreifache erhöht werden, darf aber den vierfachen Betrag des einfachen Satzes nicht übersteigen.

Bei augenscheinlicher Gefahr ist die Ueberfahrt untersagt.

Einzelne Personen müssen sofort übergesetzt werden, wenn sie das Fahrgeld für die ganze Fuhre bezahlen.

Bei einer Eisdecke hat der Fähr-Inhaber durch Bretteranlagen, Schwimmbrücken etc. für die sichere Passage zu sorgen und erhält dafür besondere Vergütung.

Dasselbe gilt beim Uebersetzen, wenn der Strom nur zum Theil gefroren ist.

Sind die vorstehend genannten Vorrichtungen nicht nöthig, dann findet die Passage ohne besondere Entschädigung statt. Wird die letztere gefährlich, so hat der Fährmann Warnungszeichen zu errichten und der Obrigkeit davon Anzeige zu machen.

Der Tarif muss öffentlich angeschlagen sein.

Die zur Ueberfahrt dienenden Fahrzeuge müssen vom Baubeamten zweimal jährlich untersucht werden.

Zuwiderhandlungen werden entweder nach den in den speciellen Contracten bestimmten Strafen oder nach den im allgemeinen Gesetz und in besonderen Verordnungen auf Polizei-Vergehen angeordneten Strafen geahndet.

61) 1822, 30. Aug. Polizei-Verordnung über den Steinkohlen-Transport auf der Ruhr. [Düsseld. Amtsbl. St. 57.]

62) 1822, 15. Dec. Jeder Schiffer soll die Bescheinigung über die entrichtete Gewerbesteuer auf seinem Schiffe mit sich führen, um sich ausweisen zu können. [Cöln. Amtsbl. St. 53; Cobl. Amtsbl. von 1823, St. 3; Düsseld. Amtsbl. von 1823, St. 1.]

63) 1823, 24. Jan. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Düsseldorf, dass die Ordnung für die Benutzung des Sicherheitshafens daselbst an den Tafeln des Hafenmundes angeschlagen ist. [Düsseld. Amtsbl. St. 10.]

64) 1823, 12. März. Allerh. Cabinets-Ordre über die zu führende Handelsflagge. Im mittleren weissen Streifen der heraldische Adler, die beiden äusseren schwarzen Streifen zusammen 1/3 der Flaggenbreite. [Ges.-Samml. St. 12. No. 807.]

65) 1823, 19. Mai. Tarif über die Lippeschiffahrts-Abgaben und Regulativ über die Erhebung derselben. [Ges.-Samml. St. 11. No. 802 u. 803.]

66) 1823, 6. Juli. Bekanntmachung des Vertrages über die Schiffbarmachung des Nordcanals. [Düsseld. Amtsbl. St. 55.]

67) 1823, 11. Sept. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Coblenz über die Erhebung der Gewerbesteuer von ausländischen Schiffen, welche auf dem Preussischen Rhein Binnenverkehr treiben. [Cobl. Amtsbl. St. 39.]

68) 1823, 15. Sept. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Cöln über Vorsichtsmaassregeln bei Verpackung und Versendung von Arsenik. [Cöln. Amtsbl. St. 38.]

69) 1824, 1. Mai. Allerh. Erlass, nach welchem die Gewerbesteuer der Schiffer von 2 Thlr. auf 1 Thlr. 10 Sgr. für jede 6 Last Tragfähigkeit der Schiffe herabgesetzt wird. [Ges.-Samml. St. 11. No. 869.]

70) 1824, 14. April. Allerh. Erlass über Bestrafung der Schiffer und Fuhrleute wegen Veruntreuungen beim Transporte von Gütern. Bei wiederholter Veruntreuung erfolgt Entziehung des Gewerbes. [Ges.-Samml. St. 7. No. 858.]

71) 1824, 26. Aug. Bekanntmachung der Königl. Re-

gierung zu Coblenz über den Hausirhandel. Schiffer, welche Holz, Kohlen etc. aufkaufen und von Ort zu Ort wieder verkaufen, müssen dafür einen Gewerbeschein lösen. [Cobl. Amtsbl. St. 36.]

72) 1825, 15. April. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass die fliegende Ponte zu Kaiserswerth den zu Thal und zu Berg fahrenden Schiffen die östliche Seite des Fahrwassers, den Holzflössern die westliche Seite desselben offen lassen und des Nachts am westlichen Ufer liegen soll. [Düsseld. Amtsbl. St. 28.]

73) 1825, 27. Dec. Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz über Vorsichtsmaassregeln beim Wassertransport. [Cobl. Amtsbl. v. 1826 St. 1.]

Die Vorschrift vom 28. Aug. 1822 (Amtsbl. No. 40, siehe oben No. 60) ist auch für Fahrten zum Transport von Personen auf dem Rhein, stromauf- und abwärts gültig. Der Gebrauch von Dreiborden zu diesem Zweck ist untersagt. Die Orts- und Polizeibehörden haben die Befolgung der Vorschrift zu überwachen.

74) 1826, 18. März. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, nach welcher im steueramtlichen Interesse alle Nachen, die sich nicht im Gebrauch befinden, an einem festen Gegenstand so angeschlossen werden sollen, dass kein Unbefugter sich ihrer bedienen kann. [Düsseld. Amtsbl. St. 25.]

75) 1826, 26. April. Polizei-Verordnung für den Hafen von Ruhrort. Düsseld. Amtsbl. St. 46.]

76) 1826, 4. Mai. Verordnung der Königl. Regierung zu Köln über den Transport von Personen in Kähnen auf dem Rhein. [Köln. Amtsbl. St. 19.]

Die Verordnung vom 17. Decbr. 1818 (Amtsbl. v. 1819, St. 2, siehe oben No. 51) soll auch für alle Personenfahrten gelten.

Kähne unter 40 Ctr. Ladungsfähigkeit sollen zum Transport von Personen nicht gebraucht werden. Kähne von 60 Ctr. Tragfähigkeit müssen von zwei Schiffern geführt werden. Die Nachenführer müssen einen vom Landrathe ausgefertigten Erlaubnissschein zu ihrer Legitimation bei sich führen.

77) 1826, 18. Sept. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln über Revision der Tauglichkeit aller Fahrzeuge von 200 Ctr. und mehr Ladungsfähigkeit, auf deren Instandhaltung die Landräthe zu sehen haben. [Cöln. Amtsbl. St. 39.]

78) 1827, 5. Mai. Bekanntmachung der Königl. Regierung in Cöln, dass die vom Hochwasser beschädigten

Rheinufer nach den bestehenden Gesetzen von den Anwohnern des Stromes und nicht vom Staate herzustellen sind. [Cöln. Amtsbl. St. 18.]

79) 1827, 4. Juli. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Coblenz über die zum Personentransport dienenden Stromfahrzeuge. [Cobl. Amtsbl. St. 27; Düsseld. Amtsbl. St. 29.]

Die Fahrzeuge sollen von Baubeamten unter Zuziehung der Ortsbehörde und eines zuverlässigen Schiffers untersucht, die Tragfähigkeit festgestellt und mit weisser Farbe bezeichnet werden.

Ueber diese Marke hinaus darf kein Fahrzeug belastet werden. Bei Bestimmung der Belastungsfähigkeit ist das richtige Verhältniss der Breite des Fahrzeugs zur Tiefe der Einsenkung zu beachten. Schmale Fahrzeuge sind zum Uebersetzen nicht zulässig.

Zu jeder Fähre oder Prahm gehört ein wegen seiner Belastungsfähigkeit ebenfalls geprüftes Boot von hinlänglicher Grösse, welches unter allen Umständen leer mitgenommen werden muss, die Fähre oder Prahm mag bis zur erlaubten Einsenkung belastet sein oder nicht.

Die Untersuchung der Fahrzeuge muss jährlich zweimal geschehen, einmal zu Anfang des Winters und einmal zu Sommers Anfang.

Jedes durch Zufall untauglich gewordene Fahrzeug darf nach seiner Herstellung erst nach stattgehabter Untersuchung wiedergebraucht werden. Wenn sich bei Hauptreparaturen die Belastungsfähigkeit ändert, muss diese auf's Neue bestimmt werden. Alle Behörden haben auf Befolgung dieser Vorschriften zu halten.

80) 1828, 11. Febr. Regulativ über den Gütertransport auf dem Rhein. [Düsseld. Amtsbl. v. 1829, St. 2; Cobl. Amtsbl. St. 2; Cöln. Amtsbl. St. 2.]

81) 1828, 9. Mai. Reglement für die Führer der Dampf- und Segelschiffe beim Befahren des Rheins. [Cobl. Amtsbl. St. 23; Cöln. Amtsbl. St. 23; Düsseld. Amtsbl. St. 34.]

82) 1829, 31. Januar. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über den Gebrauch und die Verwahrung der Wasserfahrzeuge. [Düsseld. Amtsbl. St. 7.]

Jeder Besitzer eines Wasserfahrzeugs muss dasselbe bei der Ortsbehörde anmelden; wer ein solches erwirbt, gleichfalls. Der Bürgermeister hat darüber ein Verzeichniss zu führen. Zur näher angegebenen Nachtzeit ist der Gebrauch der Wasserfahrzeuge verboten und es müssen dieselben angeschlossen werden. Besondere

Ausnahmen von dieser Vorschrift hat die Ortsbehörde zu ertheilen, auch ist der Gebrauch im Nothfall gestattet. Am Tage nicht benutzte Fahrzeuge sollen an Mauerringe oder Pfähle angeschlossen werden. Der Besitzer hat den Schlüssel zu verwahren und auf Verlangen der Zollbeamten vorzuzeigen. Die Fährfahrzeuge zum Uebersetzen sind von dieser Vorschrift ausgenommen, doch müssen die Nachen zur Nachtzeit an die Fährponte angeschlossen sein und die Fährpächter die Schlüssel zu sich nehmen, auch den Zollbeamten auf Verlangen vorzeigen. Auch die Fährgeräthe sind zur Nachtzeit zu entfernen und zu verschliessen. Bei Sturm ist hievon eine Ausnahme gestattet.

Der nächtliche Fischfang darf nur mit Fahrzeugen betrieben werden, welche ein Brandzeichen haben und auf denen der Name des Besitzers steht. Vergehungen werden mit 2—5 Thlr. bestraft.

83) 1829, 7. Febr. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Coblenz über die Gewerbesteuer ausländischer Schiffer. Dieselbe soll erst für den Binnenverkehr eintreten, nicht aber wenn vom Auslande her im Inlande blos ausgeladen, oder im Inlande nach dem Auslande hin eingeladen wird. [Cobl. Amtsbl. St. 6.]

84) 1829, 2. Mai. Warnung der Königl. Regierung zu Coblenz wegen Beschädigung der Uferwerke und Pflanzungen am Rhein und an der Mosel. [Cobl. Amtsblatt St. 20.]

85) 1829, 1. Juni. Verordnung über die Holzflösserei und Ausübung der Wahrschau auf der Lippe. [Düsseld. Amtsbl. St. 35.]

86) 1829, 10. Juni. Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz, dass ohne besondere Erlaubniss keine Steine aus Steinbrüchen über die Leinpfade des Rheins und der Mosel transportirt werden dürfen. [Cobl. Amtsbl. St. 26.]

87) 1829, 9. Septbr. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Coblenz, dass die fliegende Brücke bei Neuwied zur Nachtzeit am rechten Ufer liegen, bei Ankunft eines Dampfbootes jedoch diese Uferseite frei machen soll. [Cobl. Amtsbl. St. 44.]

88) 1829, 24. Nov. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln über das Ausbollern der Flösse aus dem Rhein. [Cöln. Amtsbl. St. 48.]

Die Flösse sind aus dem Rhein und den Mündungen seiner Nebenflüsse zu entfernen, sobald das Wasser

bis auf 17' am Cölner Pegel ansteigt, sowie vom 1. bis 5. Dec. jeden Jahres.

Nur solche Flösse, welche gut verbunden sind, dürfen bis 1. oder 5. Dec. im Wasser liegen, andere weniger fest verbundene nur bis zum 1. oder 5. Nov. Unverbundenes Holz darf nicht im Wasser liegen.

Die Flösse müssen unter Aufsicht des Eigenthümers stehen, fest verbunden und gut gemährt sein, auch dürfen sie den Gebrauch der Ufer und Leinpfade nicht hindern.

Die Stämme der Flösse müssen mit einem Zeichen versehen sein, welches sie von andern Flössen unterscheidet.

Der Eigenthümer des Flosses hat bei der Ortsbehörde, in deren Gebiet das Floss liegt, ein Verzeichniss des letzteren mit Angabe des Unterscheidungszeichens und des Namens des Aufsehers einzureichen.

Die Ortsbehörde hat nachzusehen, ob die nöthige Vorschrift bei Verbindung und Befestigung des Flosses beobachtet ist, Mängel abstellen oder andernfalls das Ausbollern ausführen zu lassen.

Der Holzeigenthümer bleibt für allen Schaden verantwortlich.

Ist das Floss nicht bis zum 5. Nov., resp. 5. Dec., aus dem Wasser entfernt, so wird das Ausbollern auf Gefahr und Kosten des Eigenthümers bewerkstelligt und der Letztere verfällt in eine Strafe von 10—100 Thlr.

89) 1829, 5. Dec. Allgem. **Erlass** über das für den Gebrauch der Sicherheitshäfen in Emmerich, Wesel und Düsseldorf zu erhebende Schutzgeld. [Cobl. Amtsbl. v. 1830, St. 3; Cöln. Amtsbl. St. 4; Düsseld. Amtsbl. St. 6.]

Für jede 10 Last Ladungsfähigkeit des Schiffes wird ½ Thlr. bezahlt, unter 10 Last gilt für voll. — Dieses Schutzgeld wird entrichtet, so oft ein Schiff in den Hafen einläuft, und gilt für ein Jahr vom Tag des Einlaufens ab gerechnet.

Schiffsmühlen, Pontons, Fähren, Brücken etc. entrichten 6 Thlr. für's Jahr.

Unbrauchbare Schiffsgefässe werden im Hafen nur zugelassen, wenn hinlänglicher Raum vorhanden ist, müssen aber, wenn es daran mangelt, den Hafen ohne Entschädigung verlassen. — Frei vom Hafengeld sind Königl. Fahrzeuge, und in Emmerich solche, welche zur steueramtlichen Abfertigung einlaufen. Für die Benutzung der Werften in Düsseldorf werden für 10 Last Ladungsfähigkeit eines Schiffes 7½ Sgr. entrichtet.

90) 1830, 8. Jan. Erinnerung der Königl. Regierung zu Düsseldorf an die Beobachtung der Vorschrift im Reglement vom 9. Mai 1828, in Betreff der Beleuchtung der Schiffe zur Nachtzeit. [Düsseld. Amtsbl. St. 3.]

91) 1830, 4. März. Ministerial-Erlass über das Ausweichen der Schiffe, welche Pulvertransporten begegnen. [Cobl. Amtsbl. St. 17; Düsseld. Amtsbl. St. 31.]

92) 1830, 20. Oct. Ergänzende Bestimmungen der Königl. Regierung zu Düsseldorf für die Fähranstalten. [Düsseld. Amtsbl. St. 70.]

Die Belastungsfähigkeit des Fahrzeugs soll noch mit einer 1 Zoll breiten Leiste bezeichnet werden. Der Gebrauch von Dreiborden ist untersagt. Jede Fähre oder Prahm muss ebenfalls mit dem Zeichen der Belastungsfähigkeit versehen sein und stets einen gleichfalls damit versehenen Nachen bei sich führen. [Vergl. Verordnung vom 4. Juli 1827, No. 77.]

93) 1831, 1. Jan. Verordnung über Anlage und Gebrauch von Dampfmaschinen. [Ges.-Samml. St. 17. No. 1319.]

94) 1831, 15. April. Ergänzende Bestimmungen der Königl. Regierung zu Coblenz über die Controlle der Rhein-Fähranstalten. [Cobl. Amtsbl. St. 18.]

95) 1831, 19. Mai. Ratifications-Urkunde der zu Mainz unter sämmtlichen Rheinuferstaaten abgeschlossenen Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831. [Ges.-Samml. St. 10. No. 1295.]

96) 1831, 31. Mai. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors, enthaltend nähere Bestimmungen über das Hafen- und Schutzgeld zu Düsseldorf, Wesel und Emmerich in Bezug auf die den Schiffen anhängenden Flieger. [Düsseld. Amtsbl. v. 1832, St. 1.]

97) 1831, 16. Juli. Bekannntmachung des Provinzial-Steuer-Directors über die Abgaben auf dem Rhein und die errichteten Freihäfen. [Düsseld. Amtsblatt St. 51.]

98) 1831, 16. Juli. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors über die Moselzoll-Abgaben. [Cobl. Amtsbl. St. 34. Düsseld. Amtsbl. St. 54.]

99) 1831, 14. Sept. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors über eine Canal-Ordnung nebst Tarif für Duisburg. [Cobl. Amtsbl. St. 57; Cöln. Amtsbl. St. 39; Düsseld. Amtsbl. St. 79.]

100) 1831, 16. Sept. Bekanntmachung der Königl. Regierungen zu Düsseldorf, Cöln und Coblenz, betreffend die Bestimmungen von Utrecht, Schrökh, Freistedt, Wertheim und Mannheim als Freihäfen. [Düsseld. Amtsbl. St. 78; Cöln. Amtsbl. St. 38; Cobl. Amtsbl. St. 78.]

101) 1831, 10. Oct. Polizei-Reglement für die Schiffsbrücke bei Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 92.]

102) 1831, 16. Dec. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über die Anlage von Dampfmaschinen. [Düsseld. Amtsbl. St. 106.]

103) 1832, 27. Jan. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors über die Befreiung vom Rhein- und Moselzoll für Ladungen, welche im Binnenlande eingenommen und durch steueramtliche Atteste nachgewiesen werden. [Cobl. Amtsbl. St. 5; Cöln. Amtsbl. St. 7; Düsseld. Amtsbl. St. 10.]

104) 1832, 14. Mai. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf in Betreff der Beleuchtung der Rheinschiffe zur Nachtzeit. [Düsseld. Amtsbl. St. 40.]

105) 1832, 6. Juni. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf: dass die Verordnung vom 31. Januar 1829 (Amtsbl. No. 7.) über die Aufbewahrung der Wasserfahrzeuge auch für den Rhein im Kreise Cleve Anwendung findet. [Düsseld. Amtsbl. St. 45.]

106) 1832, 3. Aug. Ministerial-Erlass, nach welchem bei jeder Uebertretung eines Polizei-Gesetzes, die nicht besonders verpönt ist, von den Polizei-Gerichten auf eine Strafe von 1—5 Thlr. erkannt werden soll. [Düsseld. Amtsbl. St. 63.]

107) 1832, 26. Sept. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Cöln über die Wiedererrichtung des Schiffs-Aichamts in Cöln. [Cöln. Amtsbl. St. 40.]

108) 1832, 27. Nov. Verbot der Beförderung von Briefen, Geld etc. durch die Dampf-, Jacht- und Privat-Post-Schiffe. [Cobl. Amtsblatt St. 62; Cöln. Amtsbl. St. 49; Düsseld. Amtsbl. St. 95.]

109) 1833, 25. März. Verordnung über die Ableistung der Militärpflicht der Schiffer. [Cöln. Amtsbl. St. 24.]

110) 1833, 17. Mai. Circular des Königl. Ministeriums über die Gewerbesteuer der Schiffer, beim Verkauf oder Tausch von Schiffen etc. [Cobl. Amtsbl. St. 44; Düsseld. Amtsbl. St. 40.]

111) 1833, 22. Juni. Inländische Schiffer sollen sich an ihrem Wohnort, ausländische an dem Orte, an welchem sie zuerst das Gewerbe betreiben, melden, und die Bescheinigung über bezahlte Gewerbsteuer in einem von den Einnehmern gedruckt zu verabfolgenden Formular bei sich führen. Die Bescheinigung muss die Lastenzahl des Schiffes enthalten; im Fall dieselbe um 6 Last zu gering angegeben ist, tritt Bestrafung ein. Bei Aushändigung neuer Bescheinigung muss die Bescheinigung des

abgewichenen Jahres vorgezeigt werden. Schiffer, die keinen festen Wohnsitz haben, sollen die Gewerbesteuer für das ganze Jahr entrichten. [Cöln. Amtsbl. St. 27.]

112) 1833. Allerh. Erlass über die Ausübung der Fischerei in den Landestheilen auf dem linken Rheinufer. [Ges.-Samml. St. 12. No. 1442.]

113) 1833, 26. Dec. Allerh. Cabinets-Ordre über Entschädigung für den zu Canal- und Flossbauten abgetretenen Boden. [Ges.-Samml. v. 1834. St. 2. No. 1502.]

114) 1834, 20. Juni. Bekanntmachung der Königl. Regierungen über die Sicherheitsmaassregeln beim Versandt von Schiesspulver. [Cobl. Amtsbl. St. 36; Cöln. Amtsbl. St. 25; Düsseld. Amtsbl. St. 43.]

Es dürfen nicht mehr als fünf Fässer übereinander geladen werden. — Von andern Gütern muss das Pulver gesondert liegen. — Das Schiff muss mit wasserdichter Verdachung versehen sein und einen schwarzen Wimpel führen. — Auf dem Schiff darf kein Feuer angemacht und kein Tabak geraucht werden. — Während der Fahrt müssen die Pulverschiffe 500 Schritt von einander entfernt bleiben.

Jedes Schiff am Ufer, an welchem das Pulverschiff vorbeifährt, muss sogleich das etwa auf demselben befindliche Feuer auslöschen.

Beim Gewitter müssen die Pulverschiffe anlegen und die Masten niederlegen, und zwar entfernt von bewohnten Orten und hohen Bäumen. Abends beim Anlegen müssen die Pulverschiffe 150—200 Schritte von einander entfernt bleiben und 1000 Schritt weit von bewohnten Orten. Der Platz, auf welchem die Schiffsleute kochen, muss 200 Schritt vom Schiff entfernt gewählt werden.

115) 1834, 30. Juni. Verordnung wegen Einrichtung der Rheinzoll-Gerichte und des gerichtlichen Verfahrens in Rheinschifffahrts-Sachen, sowie wegen Anwendung der Rheinschifffahrts-Ordnung und der Rheinzoll-Gerichte für die Binnen-Schifffahrt. [Ges.-Samml. St. 18. No. 1549 u. 1550.]

116) 1834, 5. Sept. Verordnung des Präsidenten der Rhein-Provinz, nach welcher zur Schonung der Ufer und Pflanzungen bei Schiffszügen nie mehr denn drei Pferde an ein Stichelseil gespannt werden sollen. [Cobl. Amtsbl. St. 50; Cöln. Amtsbl. St. 37; Düsseld. Amtsbl. St. 62.]

117) 1834, 16. Sept. Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz in Betreff der Wahrschau am Capuziner-Kloster zu Bacharach. [Cobl. Amtsbl. St. 34.]

118) 1834, 27. Sept. Instruction über die Untersuchung der

Rheinschiffe. [Cobl. Amtsblatt St. 57; Cöln. Amtsbl. St. 41; Düseld. Amtsbl. St. 60.]

119) 1834, 18. Oct. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Cöln, dass die Prüfung der Rheinschiffer am 3. November beginnt (Local des Hafen-Commissariats). [Cobl. Amtsbl. St. 61; Cöln. Amtsbl. St. 42; Düsseld. Amtsbl. St. 69.]

120) 1834, 21. Nov. Bekanntmachung über die Bezirksgränzen der Rheinzoll-Gerichte. [Düsseld. Amtsbl. von 1835, St. 2.]

121) 1834, 27. Nov. Erinnerung der Königl. Regierungen an die Verordnung vom 22. Mai 1818 und 12. März 1823 über die Führung der Landesflagge auf Preussischen Schiffen. Bei Strafe von 1—5 Thlr. muss diese und darf keine andere geführt werden. Nur bei feierlichen Gelegenheiten kann die Handelsflagge fremder Nationen aufgezogen werden. [Cobl. Amtsbl. St. 68; Cöln. Amtsbl. St. 52.]

122) 1834, 17. Dec. Bekanntmachung des Ober-Präsidenten der Rhein-Provinz, dass Beschwerden über Hindernisse der Schifffahrt an den Rheinschifffahrts-Inspector des Bezirks zu richten sind. [Cobl. Amtsbl. St. 71; Cöln. Amtsblatt v. 1835, St. 1; Düsseld. Amtsblatt von 1835, St. 1.]

123) 1835, 19. Jan. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass die Preussische Handelsflagge aus drei schwarz und weissen Streifen bestehen soll; die äusseren schwarzen sollen zusammen den dritten Theil der Flaggenbreite ausmachen, der mittlere weisse Streifen den heraldischen Preussischen Adler enthalten. Andere Flaggen dürfen, ausser bei festlichen Gelegenheiten, bei 1—5 Thlr. Strafe nicht aufgezogen werden. [Düsseld. Amtsbl. St. 5.]

124) 1835, 29. April. Verordnung des General-Procurators, dass die Berufungsfrist gegen polizeigerichtliche Erkenntnisse auf 10 Tage festgestellt ist. [Cöln. Amtsbl. St. 18.]

125) 1835, 21. Mai. Weitere Instruction zur Vollziehung der Verordnung vom 1. Jan. 1831 über die Anlage und den Gebrauch von Dampfmaschinen, in Beziehung auf die einzureichenden Zeichnungen und Beschreibungen. [Ges.-Samml. St. 12. No. 1611; Cöln. Amtsbl. St. 28.]

126) 1835, 23. Mai. Ministerial-Erlass über die Bedingungen, unter welchen inländische für Seeschifffahrt geprüfte Seeschiffer die Befugniss erlangen, den Rhein mit nationalen Seeschiffen zu befahren, und dass sie für den Rhein nicht geprüft zu werden brauchen. [Düsseld. Amtsbl. St. 57.]

127) 1835, 14. Juni. Allerh. Genehmigungs-Urkunde der Suppl.-Art. I. zur Rheinschifffahrts-Convention. Anhänge (Art. 61); Art. II. Oberlast (Art. 62); Art. III. Rheinzoll (Art. 16); Art. IV. Floss-Stümmel (Art. 66). [Ges.-Samml. von 1836, St. 6. Nr. 1696.]

128) 1835, 21. Juli. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors über die Waaren-Controlle mit Nassau. [Cobl. Amtsbl. St. 41; Cöln. Amtsbl. St. 30; Düsseld. Amtsbl. St. 47.]

129) 1835, 5. Aug. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Coblenz, dass die Bestimmungen vom 1. Januar 1831 und 13. October 1831 über die Anlage und den Gebrauch von Dampfmaschinen für alle Arten von Dampfkesseln Anwendung finden. [Cobl. Amtsbl. St. 43; Düsseld. Amtsbl. St. 49.]

130) 1835, 8. Aug. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors über die Waaren-Controlle mit Nassau. [Cöln. Amtsbl. St. 33; Düsseld. Amtsbl. St. 49.]

131) 1835, 26. Aug. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Cöln, dass keine Dampfmaschine ohne vorherige Erlaubniss aufgestellt und gebraucht werden darf. [Cöln. Amtsbl. St. 35.]

132) 1835, 27. Aug. Ministerial-Erlass über die Zoll- und Handelsverhältnisse mit Nassau. [Cobl. Amtsbl. St. 46; Cöln. Amtsbl. St. 36.]

133) 1835, 3. Sept. Allerhöchster Erlass, dass den Schiffern, welche dem Hafen von Cöln und dem von Coblenz oder einem zwischen beiden liegenden Hafen angehören und ein Patent von der Regierung in Cöln oder Coblenz haben, für Fahrzeuge von weniger als 100 Lasten, ein Patent zur Befahrung des ganzen Rheins ohne nochmalige Prüfung ertheilt werden kann. [Cöln. Amtsbl. St. 47; Cobl. Amtsbl. St. 64.]

134) 1835, 23. Sept. Verordnung wegen der Rechtsverhältnisse der Eigenthümer von Stromfahrzeugen zu den Führern derselben, sowie der Schiffsführer zu den Schiffsknechten. [Ges.-Samml. St. 22. No. 1660.]

135) 1835, 4. Oct. Bekanntmachung der Preuss. Regierung zu Düsseldorf über die Errichtung von Schiffs-Untersuchungs-Commissionen. Solche Commissionen bestehen ausserdem zu Coblenz, Ruhrort, Duisburg und Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 65.]

136) 1835, 7. Oct. Ministerial-Erlass über Ursprungszeugnisse beim Verkehr mit Baden. [Cöln. Amtsbl. St. 42.]

137) 1835, 15. Oct. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors, dass es zur Befreiung des Rhein- und

Moselzolles beim Transport von Steinkohlen keines Ursprungszeugnisses bedarf. [Cobl: Amtsbl. St. 58; Cöln. Amtsbl. St. 43; Düsseld. Amtsbl. St. 67.]

138) 1835, 28. Oct. Ministerial-Erlass, dass die Ursprungszeugnisse über in Baden eingehende Güter stempelfrei sind. [Cöln. Amtsbl. St. 46.]

139) 1835, 3. Nov. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors über den Eingang von Tabaksblättern in Nassau. [Cöln. Amtsbl. St. 45.]

140) 1835, 5. Nov. Allerh. Erlass, dass für Schiffer, welche den Transport von Gütern für Frachtlohn übernehmen, bei Veruntreuungen oder Entwendungen der § 1 des Gesetzes vom 14. Aug. 1824 angewendet und auf die Strafe des gemeinen Diebstahls unter erschwerenden Umständen erkannt werden soll. [Ges.-Samml. St. 26. No. 1674.]

141) 1835, 4. Nov. Erinnerung der Königl. Regierung zu Coblenz an die Verordnung vom 22. Octbr. 1818, 18. Aug. 1822, 27. Dec. 1825 und 6. Mai 1827, die Fähr-Anstalten am Rhein betreffend.

Der Gebrauch von an der Seite überstehenden Querbanken ist verboten. Die letzteren müssen vielmehr gehörig zwischen die Borden passen. [Cobl. Amtsbl. St. 62.]

142) 1835, 16. Nov. Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz, dass Schiffe über 5 Last, welche von der Mosel aus einen Theil des Rheins befahren, nach der Instruction vom 27. Sept. 1834 untersucht werden, und die Führer derselben, nach der Vorschrift vom 5. Aug. 1834, mit einem Patent versehen sein müssen. [Cobl. Amtsbl. St. 64.]

143) 1835, 27. Nov. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Coblenz, betreffend die Festsetzung der Werft-, Lager- und Waage-Gebühren im Hafen von Coblenz. Werftgeld 3 Pfennige, Lagergeld 1 Monat 4 Pf., weitere Monate 3 Pf., Waagegeld 1 Pf. pr. Ctr. [Cobl. Amtsbl. St. 66.]

144) 1835, 10. Dec. Zollvertrag mit Nassau. [Ges.-Samml. von 1836, St. 6. Nro. 1697.]

145) 1836, 2. Jan. Anschluss der freien Stadt Frankfurt a. M. an den deutschen Zollverein. [Ges.-Samml. St. 7.]

146) 1836, 11. Jan. Bekanntmachung, dass die Ursprungszeugnisse stempelfrei sind. [Cöln. Amtsbl. St. 3; Düsseld. Amtsbl. St. 3.]

147) 1836, 18. Febr. Allerh. Kabinets-Ordre über das Ausweichen der Schiffe auf der Mosel. [Cobl. Amtsbl. St. 25.]

148) 1836, 23. März. Erlass des Königl. Ministeriums, dass die Gierponten zu Mülheim und Linz nach dem linken Ufer ausweichen, und bei Nacht die Mülheimer am rechten, die von Linz am linken Ufer halten soll. [Cobl. Amtsbl. St. 21; Düsseld. Amtsbl. St. 20; Köln. Amtsbl. St. 20.]

149) 1836, 18. April Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors in Betreff des Eingangs ausgleichungssteuerpflichtiger Gegenstände in's Nassauische. [Cobl. Amtsbl. St. 24; Cöln. Amtsbl. St. 17; Düsseld. Amtsbl. St. 23.]

150) 1836, 17. Mai. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über den Durchlass der Fahrzeuge durch die Schiffsbrücke zu Wesel. (Aufgehoben den 26. April 1839.) [Düsseld. Amtsbl. St. 29.]

151) 1836, 22. Sept. Allerh. Statut für die Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft. [Düsseld. Amtsbl. St. 66.]

152) 1836, 20. Oct. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Coblenz, in Betreff der Errichtung einer Schiffs-Untersuchungs-Commission daselbst. [Cobl. Amtsbl. St. 65.]

153) 1836, 23. Oct. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Coblenz, dass das Krahnengeld zu Boppard von 4 auf $4^{83}/_{100}$ Pf. erhöht ist. [Cobl. Amtsbl. St. 62.]

154) 1836, 28. Oct. Bekanntmachung des Königl. Ober-Präsidenten über die Polizeigerichte bei Bestrafungen der Contraventionen gegen das Reglement vom 18. Febr. über das Befahren der Mosel.

155) 1836, 3. Nov. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass die Ruhrkohlen-Schiffe 3" Gebörd unter dem Windbord behalten sollen. [Cöln. Amtsbl. St. 49; Düsseld. Amtsbl. St. 69.]

156) 1836, 17. Dec. Allgemeines Reglement für sämmtliche Fähr-Anstalten im Reg.-Bezirk Düsseldorf. [Düsseld. Amtsbl. St. 81.]

Frauenzimmer, sowie Männer unter 16 Jahren dürfen die Fahrzeuge nicht fahren. — An der Fähr-Anstalt muss ein geschützter Aufenthaltsort für Personen eingerichtet und der Fährtarif angeschlagen, auch ein Beschwerdebuch gehalten werden. Bei grossen Fähr-Anstalten muss an jedem Ufer eine Signalglocke sein. Betrunkene Fährleute sind sofort zu entlassen. Königl. Posten, Aerzte, Hebammen sind vorzugsweise schnell zu befördern. Reiter müssen beim Uebersetzen vom Pferde, Personen, wenn nöthig, aus dem Wagen steigen.

— Das Uebersetzen ungeberdiger Thiere mit Personen zugleich darf zur Nachtzeit nicht geschehen.

157) 1837, 7. Jan. Erinnerung der Königl. Regierung zu Cöln an die Verordnung vom 20. Dec. 1816 über die Versendung von Schiesspulver. — Wenn das Schiff noch andere Gegenstände geladen hat, muss das Pulver oben liegen, die Fässer müssen mit Stroh umwickelt und durch Holzverdeck abgesondert sein. [Cobl. Amtsbl. St. 2.]

158) 1837, 9. Jan. Bekanntmachung des Prov.-Steuer-Directors über die Ernennung der Rheinzoll-Einnehmer zu Andernach, Linz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort und Wesel. [Cobl. Amtsbl. St. 3; Cöln. Amtsbl. St. 3; Düsseld. Amtsbl. St. 5.]

159) 1837, 11. Febr. Bekanntmachung des General-Steuer-Directors, in Betreff der nach Art. 27 der Conv. vorgeschriebenen Anmeldung der Ladungen bei jedem Zollamte, Vorlage der Frachtbriefe und Manifeste. [Cobl. Amtsbl. St. 10; Cöln. Amtsbl. St. 8; Düsseld. Amtsbl. St. 12.]

160) 1837, 22. März. Nachtrag zu der Verordn. v. 20. Juni 1834 über die Versendung von Schiesspulver. Wenn ein Pulverschiff einem Dampfschiffe begegnet, soll der nach § 37 aufzuziehende schwarze Wimpel wirklich bis zur Mastspitze gebracht und darnach getrachtet werden, an dem Dampfschiff nicht unter, sondern über dem Winde vorbeizufahren. [Cobl. Amtsbl. St. 18; Cöln. Amtsbl. St. 13; Düsseld. Amtsbl. St. 24.]

161) 1837, 3. Juni. Schifffahrts-Vertrag zwischen Preussen und den Niederlanden. [Ges.-Samml. St. 14. No. 1809.]

Die Schiffer in jedem der beiden Staaten zahlen keine andere Abgabe als die heimischen. Die Nationalität macht beim Gütertransport keinen Unterschied. Prämien und Rückzölle, welche der eine Staat gewährt, sollen auch den Schiffern des andern Staats gewährt werden.

162) 1837, 6. Oct. Bekanntmachung des General-Steuer-Directors, dass bei Versendung ausgleichungssteuerpflichtiger Güter die zollamtliche Abfertigung beim Haupt-Zollamte des Versendungsorts geschehen soll. [Cobl. Amtsbl. St. 61; Cöln. Amtsbl. St. 42; Düsseld. Amtsbl. St. 70.]

163) 1837, 9. Oct. Erinnerung der Königl. Regierung zu Coblenz an die Verordnung zur Führung der Landes- und Handelsflagge. [Cobl. Amtsbl. St. 61.]

164) 1837, 6. Dec. Allerh. Cabinets-Ordre über die Anwendung der 4 ersten Bestimmungen des Art. 53 der

Convention vom 31. März 1831 auf die Mosel- und Saar-Schifffahrt, betreffend die Untersuchung der Schiffe (nebst Instruction vom 12. Juni 1838). [Cobl. Amtsbl. v. 1838, St. 41.]

165) 1837, 25. Nov. Bekanntmachung des Königl. Ministeriums über die Gerichte, welche in Contraventionsfällen gegen § 8 des Regulativs vom 28. Juni 1837 über das Ausweichen der Schiffe auf der Saar zu entscheiden haben. [Cobl. Amtsbl. v. 1838, St. 2.]

166) 1838, 11. April. Bekanntmachung des General-Procurators, dass die Ausfertigungen in Rheinzoll-Sachen sportelfrei sind, und auch die Gerichtsschreiber desgleichen keine Sporteln nehmen dürfen. [Cobl. Amtsbl. St. 22; Cöln. Amtsbl. St. 16.]

167) 1838, 7. Mai. Organisation der Deichschauen auf dem linken Rheinufer abwärts Neuss. [Düsseld. Amtsbl. St. 40.]

168) 1838, 28. August. Geschäfts-Regulativ für die Central-Commission der Rheinschifffahrt als Appell-Instanz in Rheinschifffahrts-Sachen. [Cobl. Amtsbl. St. 55; Cöln. Amtsbl. St. 38; Düsseld. Amtsbl. St. 56.]

169) 1838, 11. Sept. Reglement über das Fahren der Dampfschiffe auf dem Rhein. [Cobl. Amtsbl. St. 57; Cöln. Amtsbl. St. 39; Düsseld. Amtsbl. St. 75.]

170) 1838, 6. Sept. Genehmigungs-Urkunde des in dem Protocoll der Central-Commission vom 17. Juli 1838 enthaltenen X. Supplementar-Artikels zur Convention vom 31. März 1831, die gleichmässige Aichung der Rheinschiffe betreffend. [Ges.-Samml. v. 1841, St. 8. No. 2161; Cobl. Amtsbl. St. 75; Cöln. Amtsbl. St. 52; Düsseld. Amtsbl. St. 79.]

171) 1838, 12. Septbr. Gebühren-Tarif für die Benutzung des Lagerhauses und Freihafens von Emmerich. [Düsseld. Amtsbl. St. 61.]

172) 1838, 14. Sept. Bekanntmachung der Königl. Regierung in Cöln über die bei den Schifferprüfungen beizubringenden Atteste. [Cobl. Amtsbl. St. 59; Cöln. Amtsbl. St. 39; Düsseld. Amtsbl. St. 60.]

173) 1838, 23. Nov. Bekanntmachung der Königl. Regierungen, dass die Mosel- und Saarschiffe, welche in Trier untersucht werden, nicht nochmals auf dem Rhein untersucht zu werden brauchen. [Cobl. Amtsbl. St. 71; Cöln. Amtsbl. St. 48; Düsseld. Amtsbl. St. 76.]

174) 1839, 21. Jan. Handels-Vertrag zwischen Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Thüringen, Nassau, Frankfurt einerseits und den Niederlanden andererseits. [Ges.-Samml. St. 10. No. 1996.]

175) 1839, 26. Jan. Allerh. Genehmigung des Zusatzes zu Alinea 2 des Art. 35 der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831 in Betreff des Strafmaasses bei Geldbussen.

176) 1839, 31. Jan. Reglement der Königl. Regierung zu Cöln in Betreff der Fähr-Anstalten. [Cöln. Amtsbl. St. 7.]

177) 1839, 22. Febr. Genehmigungs-Urkunde der in dem Protocoll der Rheinschifffahrts-Central-Commission vom 1. August 1837 enthaltenen Suppl.-Art. V. (Senfsaamen), VI. (Oberlast), VII. (Tarif), VIII. (Streichung der Worte »desselben Gebiets« im Art. 83 der Convention), IX. (Zusatz vergl. No. 175). [Ges.-Samml. St. 5. No. 1973.]

178) 1839, 10. März. Gesetz über das Urmaass des Preussischen Staats. Auf Grund des Gesetzes vom 16. Mai 1816 wird der Preuss. Fuss = 139,13 Pariser Linien gerechnet. [Ges.-Samml. St. 7. No. 1986.]

179) 1839, 26. März. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Cöln in Betreff der Fährnachen. [Cöln. Amtsbl. St. 14.]

Der weisse, die Tragfähigkeit bezeichnende Strich soll rings um den Nachen herumgehen.

180) 1839, 25. April. Tarif über die Abgaben bei Benutzung des Rhein-Ruhr-Canals von Duisburg. [Düsseld. Amtsbl. v. 1844, St. 65.]

181) 1839, 25. April. Instruction über das Verfahren bei Aichung der Rheinschiffe. [Cobl. Amtsbl. St. 36; Cöln. Amtsbl. St. 24; Düsseld. Amtsbl. St. 35.]

182) 1839, 9. Mai. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors, dass die Steuerämter beauftragt sind, über die in Folge des mit den Niederlanden abgeschlossenen Handelsvertrags aufzustellenden Ursprungszeugnisse und Begleitscheine Auskunft zu geben. [Cobl. Amtsbl. St. 29; Cöln. Amtsbl. St. 20; Düsseld. Amtsbl. St. 25.]

183) 1839, 25. Juli. Verordnung über den Gerichtsstand der Stromschiffer, nach welcher ein Schiffer wegen an ihn zu machender persönlicher Forderungen bei dem Gerichte Orts, an welchem er mit seinem Fahrzeuge angetroffen des wird, belangt werden kann, sofern er keinen festen Wohnsitz hat. Ausgenommen hievon sind solche Forderungen, für welche der Art. 8 der Convention eine besondere Gerichtsbarkeit bestimmt. [Ges.-Samml. St. 21. No. 2044.]

184) 1839, 20. Aug. Ober-Präsidial-Verordnung über das Ausweichen der fliegenden Brücke bei Düsseldorf und der Ponte bei Hamm nach dem rechten Ufer, der

fliegenden Ponte bei Uerdingen nach dem linken Ufer, wenn ein Dampfschiff zu Berg oder zu Thal an derselben durchfährt. [Cobl. Amtsbl. St. 52; Cöln. Amtsbl. St. 35; Düsseld. Amtsbl. St. 48.]

185) 1839, 30. Oct. Reglement über die Schiffsbrücke zu Düsseldorf. [Düsseld. Amtsbl. St. 60.]

186) 1839, 7. Oct. Verordnung der Königl. Regierungen, dass an Dampfschiffe nur die dazu angestellten und befugten Führer mit Nachen anfahren dürfen. [Cöln. Amtsbl. St. 42; Düsseld. Amtsbl. St. 56.]

187) 1839, 3. Nov. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass Flosse nicht tiefer als oberhalb der Düsseldorfer Neustadt landen dürfen. [Düsseld. Amtsblatt St. 61.]

188) 1839, 25. Nov. Regulativ über die Ausfertigung und Erledigung der in Bezug auf die Zollcontrolle auszustellenden Begleitscheine. [Cöln. Anz. v. 1840, St. 10; Düsseld. Amtsbl. St. 18; Cobl. Amtsbl. St. 17.]

189) 1840, 5. Jan. Regulativ über die Verladung und Verschiffung von Giften auf dem Rhein. [Cobl. Amtsbl. St. 14; Cöln. Amtsbl. St. 11; Düsseld. Amtsbl. St. 18.]

Arsenik muss in festen dichten Fässern oder Kisten verpackt, mit dem Worte »Arsenik (Gift)« bezeichnet und so auch im Manifest aufgeführt sein. — Die Ladung muss mit einer Bescheinigung der Ortsbehörde des Absendungsorts versehen werden, welche die Befolgung der Vorschriften bescheinigt.

Bei Versendung von Quecksilber, Bleizucker und Grünspan darf der Schiffer die Ladung nicht eher einnehmen, als bis sie ihm von der Hafenbehörde übergeben ist. Diese Waaren sind im Manifest gesondert aufzuführen. — Grössere Mengen, auf dem Oberrhein von 50, auf dem Mittel- und Niederrhein von 100 Ctr., sollen in besonderen Schiffen transportirt, kleinere Ladungen von andern Gütern gesondert verladen werden.

Ausgeladen dürfen diese Gegenstände nur drei Stunden, niemals aber zur Nacht im Freien lagern. Schiffer, welche gegen diese Verordnung handeln, werden nach den Landesgesetzen mit 5—50 Thlr. bestraft. Die Rheinzoll- und Hafenbeamten haben auf Befolgung der Verordnung zu wachen.

190) 1840, 5. Jan. Allerh. Cabinets-Ordre über Bestrafung bei Uebertretung der Verbote wegen Ueberladung der Rheinschiffe. [Gesetzsamml. v. 1841, St. 13. No. 2181; Cobl. Amtsbl. v. 1840, St. 31; Cöln. Amtsblatt St. 23; Düsseld. Amtsbl. St. 32.]

Schiffer, deren Fahrzeuge tiefer gehen, als die zulässige Einsenkung, verfallen in die durch die Gesetze des Staats, in dessen Gebiet die Uebertretung entdeckt worden, dafür bestimmte Strafe. In Preussen 5—80 Thlr.

191) 1840, 11. Mai. Ministerial-Verordnung über die Bezeichnung der Schiffe mit der zulässigen Einsenkungstiefe. [Cobl. Amtsbl. St. 31; Cöln. Amtsblatt St. 23; Düsseld. Amtsbl. St. 32.]

Die Bezeichnung geschieht durch die dazu bestellte Commission mittels Klammern ohne Brandstempel. Die Hafenbehörden haben darauf zu achten, dass kein Schiff ohne diese Bezeichnung zur Ladung vorgelassen werde.

192) 1840, 4. Juli. Gesetz über die Befugniss zum Ueberfahren vom rechten nach dem linken Rheinufer. [Ges.-Samml. St. 16. No. 2112.]

193) 1840, 14. Juli. Provisorisches Gesetz für den Freihafen von Coblenz und Instruction für den Hafenmeister. [Cobl. Amtsbl. v. 1841, St. 14.]

194) 1840, 19. Juli. Allerh. Cabinets-Ordre über den Tarif für die Benützung des Sicherheitshafens von Orsoy. [Düsseld. Amtsbl. St. 65.]

195) 1840, 28. Juli. Errichtung der Schiffs-Untersuchungs-Commission zu Düsseldorf. [Düsseld. Amtsbl. St. 42.]

196) 1840, 6. Septbr. Neues Reglement in Bezug auf die Schiffsbrücke zu Düsseldorf. [Düsseld. Amtsbl. St. 52.]

197) 1840, 6. Septbr. Allerh. Cabinets-Ordre, dass in Bezug auf die Bestimmung der am Rhein frei zu lassenden Ufer die Wasserstände von 18′ am Coblenzer, 16′ am Cölner und 14′ am Düsseldorfer Pegel maassgebend sein sollen. [Cobl. Amtsbl. St. 73; Cöln. Amtsblatt St. 48; Düsseld. Amtsbl. St. 70.]

198) 1840, 17. Septbr. Allerh. Cabinets-Ordre über die bei der Verladung von entzündlichen und ätzenden Stoffen auf Rheinschiffen zu beobachtenden Vorsichtsmaassregeln. [Ges.-Samml. v. 1841, St. 13. No. 2182; Cobl. Amtsbl. St. 70; Cöln. Amtsbl. St. 47.]

Bei solchen Stoffen, als Schwefel-, Salpeter-, Salzsäure, Zündhölzern etc., hat die Hafenbehörde zu bestimmen, ob sie in besonderen Fahrzeugen oder mit anderen Gütern verladen werden dürfen. In letzterem Falle hat sich der Schiffer den erforderlichen Vorsichtsmaassregeln zu unterwerfen, und sind diese im Manifest zu bemerken. Zuwiderhandlungen werden mit 5—50 Thlr. bestraft.

199) 1840, 24. Sept. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über diejenigen Stellen des Rheins,

an welchen die nächtliche Beleuchtung der Schiffe nicht erforderlich ist. [Düsseld. Amtsbl. St. 57.]

200) 1840, 25. Oct. Allerh. Genehmigungs-Urkunde der in dem Protokolle der Central-Commission für die Rheinschifffahrt vom 27. Juli 1839 enthaltenen Supplementar-Artikel XI. (Interpretation des Wortes Oberlast), XII. (über den Transport entzündlicher und ätzender Gegenstände, vergl. No. 198), XIII. (Ueberladung der Schiffe, vergl. No. 190). [Ges.-Samml. v. 1841, St. 8. No. 2162.]

201) 1840, 11. Dec. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln, dass die Flosse bei Wasserständen von 17′ am Cölner Pegel ausgebollert werden müssen. [Cölner Amtsbl. St. 50.]

202) 1841, 5. Jan. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln über das Beleuchten der Rheinschiffe zur Nachtzeit, nebst Angabe der Stellen, an denen solches nicht erforderlich ist. [Cöln. Amtsbl. St. 2.]

203) 1841, 16. Jan. Reglement über das Ausweichen der Dampfschiffe beim Befahren des Rheins. [Cobl. Amtsbl. St. 13; Cöln. Amtsbl. St. 10; Düsseld. Amtsbl. St. 14.]

204) 1841, 6. April. Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz über das Beleuchten der Schiffe zur Nachtzeit, nebst Angabe der Stellen, an denen dies nicht zu geschehen braucht. [Cobl. Amtsbl. St. 23; Cöln. Amtsbl. St. 2; Düsseld. Amtsbl. v. 1840, St. 57.]

205) 1841. Reglement für das Fahren der Dampf- und Segelschiffe auf der Mosel. [Cobl. Amtsbl. St. 38.]

206) 1841, 14. Juli. Allerh. Cabinets-Ordre über das Verhältniss der Stromschiffer zu den Befrachtern, sowie zu den Empfängern der Ladungen. [Ges.-Samml. St. 15. No. 2189.]

207) 1841, 28. Juli. Genehmigungs-Urkunde nebst Statut der Cölnischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft. [Cöln. Amtsbl. St. 34.]

208) 1841, 7. Aug. Polizei-Verordnung für den Sicherheitshafen zu Düsseldorf. [Düsseld. Amtsbl. St. 49.]

209) 1841, 8. Oct. Genehmigungs-Urkunde der Supplementar-Artikel XIV. (Eröffnungs-Termin der Session der Central-Commission) und XV. (Oberlast) der Rheinschifffahrts-Acte vom 31. Mai 1831. [Ges.-Samml. v. 1842, St. 3. No. 2234.]

210) 1841, 11. Dec. Bestätigungs-Urkunde der Rheinschifffahrts-Assecuranz-Gesellschaft in Cöln. [Cöln. Amtsbl. v. 1842, St. 2.]

211) 1841, 13. Dec. Erlass des Königl. Ministeriums wegen der Uebergangs-Abgaben des Zollvereins. [Cobl. Amtsbl. St. 67; Cöln. Amtsbl. St. 52.]

212) 1841, 15. Dec. Erlass des Königl. Finanz-Ministeriums über die Behandlung des Gütertransports und die Waaren-Abfertigung auf den innerhalb des Zollverein-Gebiets gelegenen Theil des Rheins und der conventionellen Nebenflüsse desselben. [Düsseld. Amtsbl. St. 77.]

213) 1841, 28. Dec. Tarif über die Gebühren bei Benutzung des Rheinkrahns zu Boppard. [Cobl. Amtsbl. v. 1842, St. 1.]

214) 1842, 3. Jan. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln, dass die Flosse spätestens bis Ende November landen und bis zum 5. December ausgebollert sein müssen. [Cöln. Amtsbl. St. 2.]

215) 1842, 8. Jan. Reglement über die Nacherhebung des Rheinzolls für Güter ausserdeutschen Ursprungs, welche aus dem freien Verkehr über Coblenz zu Berg weiter transportirt werden. [Cobl. Amtsbl. St. 5; Cöln. Amtsbl. St. 5; Düsseld. Amtsbl. St. 6.]

216) 1842, 12. April. Regulativ für den Packhof zu Düsseldorf. [Düsseld. Amtsbl. St. 29.]

217) 1842, 13. April. Niederlage-Regulativ für den Freihafen zu Cöln und Regulativ über den Packhof daselbst. [Cöln. Amtsbl. St. 18.]

218) 1842, 7. Mai. Niederlage-Regulativ für den Freihafen zu Emmerich. [Düsseld. Amtsbl. St. 29.]

219) 1842, 1. Juni. Reglement für die Benutzung des alten Rheins bei Wesel. Schiffe sollen am rechten, Flosse am linken Ufer anlegen, unter gewissen Modificationen. [Düsseld. Amtsbl. St. 29.]

220) 1842, 5. Jan. Regulativ für den Packhof zu Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 32.]

221) 1842, 11. Juli. Regulativ für den Packhof zu Coblenz und Niederlage-Regulativ für den Coblenzer Freihafen. [Cobl. Amtsbl. St. 47.]

222) 1842, 12. Juli. Werft-Polizei-Reglement für die Stadt Uerdingen. [Düsseld. Amtsbl. St. 37.]

233) 1842, 18. Juli. Niederlage-Regulativ für den Packhof zu Duisburg. [Düsseld. Amtsbl. St. 58.]

224) 1842, 18. Oct. Polizei-Verordnung für den Sicherheitshafen zu Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 60.]

225) 1842, 23. Dec. Polizei-Verordnung für den Sicherheitshafen zu Emmerich. [Düsseld. Amtsbl. v. 1843, St. 1.]

226) 1843, 20. Febr. Reglement für die Aus- und Einladungen im Hafen zu Wesel, Werftpolizei etc. [Düsseld. Amtsbl. St. 13.]

227) 1843, 24. Febr. Bekanntmachung des Ober-Präsidenten der Rhein-Provinz, dass nach Art. 347 des Rheinischen Handelsgesetzes der Versicherungsvertrag nichtig ist, wenn er die Fracht der am Schiffbord befindlichen Waaren oder den von den Waaren gehofften Gewinn zum Gegenstande hat. [Cobl. Amtsbl. St. 12; Cöln. Amtsbl. St. 11; Düsseld. Amtsbl. St. 14.]

228) 1843, 29. März. Zollhofs-Ordnung für den Freihafen von Coblenz. [Cobl. Amtsbl. St. 24.]

229) 1843, 4. April. Abgeänderte Classification in Bezug auf das Reglement vom 8. Januar 1842 über Nacherhebung des Rheinzolls von den aus dem freien Verkehr des Inlandes zu Berg über Coblenz hinaus verschifften Waaren. [Cobl. Amtsbl. St. 21; Cöln. Amtsbl. St. 15; Düsseld. Amtsbl. St. 20.]

230) 1843, 7. April. Bekanntmachung über die Errichtung eines Freihafens zu Trier. [Düsseld. Amtsbl. St. 21.]

231) 1842, 18. Mai. Bestimmung, dass die Flagge für Schiffe, welche unter Personal-Begleitung oder mit Schiffsverschluss fahren, von grüner Farbe, ihre Breite 64½″ am obern Ende, 2½″ am untern Ende (welches einen Einschnitt von 15″ tief erhält) ihre Länge bis zum Einschnitt 120″, folglich mit dem Einschnitt 135″ betragen soll. [Cobl. Amtsbl. St. 31; Düsseld. Amtsbl. St. 29.]

232) 1843, 22. Mai. Verordnung über Erhebung der Gewerbesteuer für die Angehörigen solcher Staaten, in denen die Preussischen Unterthanen in gewerblicher Beziehung ungünstig behandelt werden. [Ges.-Samml. St. 26. No. 2331.]

233) 1843, 25. Aug. Ermässigung der Hafengelder und Schifffahrts-Abgaben von Schiffen von 25 Last Tragfähigkeit. [Ges.-Samml. St. 23. No. 2360.]

234) 1843, 1. Juni. Auszug aus der Dienst-Anweisung für den bei der Ruhr in Mülheim angestellten Polizei-Commissar, und Polizei-Verordnung für den Hafen von Ruhrort und die Ruhr, vom Hafen bis in den Rhein. [Düsseld. Amtsbl. St. 34.]

235) 1843, 3. Juni. Errichtung eines Haupt-Steueramts nebst Packhof zu Neuss. [Düsseld. Amtsbl. St. 34; Cöln. Amtsbl. St. 25.]

236) 1843, 3. Juni. Regulativ für den Packhof zu Neuss. [Düsseld. Amtsbl. St. 36.]

237) 1843, 4. Aug. Polizei-Reglement für die Schiffbrücke bei Düsseldorf. [Düsseld. Amtsbl. St. 47.]

238) 1843, 15. Aug. Desgleichen für die Coblenzer Schiffbrücke. [Cobl. Amtsbl. St. 53.]

239) 1843, 25. Aug. Tarif für die Befahrung des Rheins (alten Rheins) von Rheinberg bis zum Rhein. [Ges.-Samml. St. 28. No. 2381; Düsseld. Amtsbl. v. 1844, St. 14.]

240) 1843, 31. Oct. Verordnung, dass die Bestimmung, bis zu welcher Einsenkung ein Fahrzeug ohne Gefahr beladen werden kann, von den Aich-Commissarien abhängt, welche sich deshalb nach dem Ausspruch der Experten zu richten haben. [Cöln. Amtsbl. St. 45; Düsseld. Amtsbl. St. 66.]

241) 1843, 9. Nov. Gesetz über Bildung von Actien-Gesellschaften. [Ges.-Samml. St. 31. No. 2391.]

242) 1843, 30. Nov. Abgeändertes Polizei-Reglement für die Werft-Polizei zu Uerdingen. [Düsseld. Amtsbl. St. 70.]

243) 1843, 14. Dec. Reglement über die Führung von Oberlasten. [Cobl. Amtsbl. St. 75; Cöln. Amtsbl. St. 52; Düsseld. Amtsbl. St. 2. v. 1844.]

244) 1843, 28. Dec. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über das Anlegen der Schiffe bei der Dampffähre in Ruhrort und Homberg. [Düsseld. Amtsbl. v. 1844, St. 2.]

245) 1843, 11. Jan. Niederlage-Regulativ für den Freihafen zu Wesel. [Düsseld. Amtsbl. v. 1844. St. 8.]

246) 1844, 12. Jan. Zollhofs-Ordnung für das Haupt-Steueramt zu Duisburg. [Düsseld. Amtsbl. St. 5.]

247) 1844, 8. März. Verordnung, dass die Ruhrkohlen-Schiffer sich von ihrer Ladung durch den Unterschichtmeister einen Frachtschein ausstellen lassen sollen (bei 20 Thlr. Strafe). [Düsseld. Amtsbl. St. 15.]

248) 1844, 6. Mai. Erinnerung der Königl. Regierung zu Cöln an die Befolgung der Verordnung vom 16. Jan. 1841 über das Vorbeifahren der Dampfschiffe. [Cöln. Amtsbl. St. 20.]

249) 1844, 24. Mai. Verordnung über die Beförderung der Sicherheit der Dampfschifffahrt auf dem Rheine und der Mosel. [Ges.-Samml. St. 28. No. 2482; Cöln. Amtsbl. St. 35.; Düsseld. Amtsbl. St. 51.]

250) 1844, 24. Juni. Reglement über den Lootsendienst auf dem Rheine. [Ges.-Samml. St. 26. No. 2475; Cobl.

Amtsbl. St. 55; Cöln. Amtsbl. St. 35; Düsseld. Amtsbl. St. 50.]

251) 1844, 15. Juni. Verordnung, dass in die Schifferpatente das Signalement der Schiffe eingetragen werden soll. [Cöln. Amtsbl. St. 30; Düsseld. Amtsbl. St. 44; Cobl. Amtsbl. St. 44.]

252) 1844, 1. Sept. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen dem deutschen Zollverein und Belgien. [Ges.-Samml. St. 38. No. 2505.]

Die Schiffe des Zollvereins sollen in Belgien nicht mehr Abgaben zahlen, als die Belgischen. — Auch in Bezug auf die Abfertigung und Förmlichkeiten wird gleichmässige Behandlung zugesichert. — Der Scheldezoll, welchen Holland erstattet, wird auch den Schiffen des Zollvereins zugesichert.

253) 1844, 1. Oct. Bekanntmachung, dass der oberste Leuchtnachen fliegender Gefähre zur Nachtzeit mit einer Laterne beleuchtet sein soll. [Düsseld. Amtsbl. St. 58.]

254) 1844, 26. Oct. Bekanntmachung über die Erlegung der von Dampfschiff-Führern und Maschinisten zu leistenden Caution. [Cöln. Amtsbl. St. 44; Düsseld. Amtsbl. St. 63; Ges.-Samml. v. 1845, St. 38. No. 2643.]

255) 1844, 31. Oct. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Cöln über die Errichtung einer Lootsen-Prüfungs-Commission daselbst. [Cöln. Amtsbl. St. 45.]

256) 1844, 9. Nov. Bekanntmachung über Einführung des Tarifs vom 6. April 1839 für den Duisburger Ruhrcanal. [Düsseld. Amtsbl. St. 65.]

257) 1844, 11. Nov. Zollhafen- u. Zollhofs-Ordnung für den Freihafenplatz Cöln. [Cöln. Amtsbl. St. 49.]

258) 1844, 13. Nov. Zollhofs-Ordnung für das Haupt-Steueramt zu Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 66.]

259) 1844, 16. Nov. Verbot, dass, wenn ein Floss gewahrschaut ist, vor dem Schuttkopf bei Erpel im Rhein kein Schiff halten darf, und Unkel gegenüber in den Rhein hinein nur ein Schiff breit Schiffe liegen dürfen. [Cobl. Amtsbl. St. 70.]

260) 1845, 15. Jan. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Düsseldorf über die Errichtung einer Lootsen-Prüfungscommission zu Düsseldorf. [Düsseld. Amtsbl. St. 5.]

261) 1845, 13. u. 19. Febr. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Coblenz über die Ertheilung von Lootsen-Concessionen. [Cobl. Amtsbl. St. 10 und 11.]

262) 1845, 24. Jan. Statut der See-, Fluss- und Landtransport-Versicherungs-Gesellschaft Agrippina. [Cöln. Amtsbl. St. 8.]

263) 1845, 7. März. Statut der Düsseldorfer Allgemeinen Versicherungs-Gesellschaft für See-, Fluss- und Landtransport. [Düsseld. Amtsbl. St. 19.]

264) 1845, 24. März. Zollhofs-Ordnung für das Haupt-Steueramt zu Düsseldorf. [Düsseld. Amtsbl. St. 17.]

265) 1845, 28. März. Bedingungen über Zulassung zur Seefahrt. [Central-Blatt No. 3.]

266) 1845, 22. April. Instruction über die Grundsätze bei Concessionirung von Actien-Gesellschaften. [Cobl. Amtsbl. St. 30; Cöln. Amtsbl. St. 21.]

267) 1845, 26. Mai. Schiffsleute, welche in der Nähe eines Pulvertransportes nicht sogleich ihr Feuer auslöschen, sollen mit 5 bis 20 Thlr. bestraft werden. [Cöln. Amtsbl. St. 22; Düsseld. Amtsbl. St. 28; Cobl. Amtsbl. St. 37.]

268) 1845, 4. Juli. Genehmigungs-Urkunde der Supplementar-Artikel XVI. u. XVII. (Rheinzoll und Classification der Güter betreffend) zur Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831. [Ges.-Samml. St. 30. No. 2617.]

269) 1845, 5. Juli. Verbot über das Einladen von Harz, geschmiedetem Eisen in Stangen, Eisenbahnschienen, aussereuropäischen Farbhölzern auf den Rheinstrecken von Ehrenbreitstein bis zur Nassauischen Grenze und von Coblenz bis zur Kripp bei 50 Thlr. Strafe. [Cobl. Amtsbl. St. 38.]

270) 1845, 6. Juli. Bestätigungs-Urkunde und Statut der Ruhrorter Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft. [Düsseld. Amtsbl. St. 44; Ges.-Samml. St. 25. No. 2606.]

271) 1845, 20. Juli. Bekanntmachung der Königl. Regierung über das Oeffnen der Schiffbrücken-Joche der Coblenzer Schiffbrücke zum Durchlassen der Dampfschiffe. [Cobl. Amtsbl. St. 49.]

272) 1845, 19. Aug. und 16. Oct. Vertrag zwischen Preussen, dem Grossherzogthum Hessen und Nassau, die Regulirung der Schifffahrts-Verhältnisse der Lahn betreffend. [Ges.-Samml. St. 34; No. 2026.]

273) 1845, 18. Dec. Verordnung über die Einführung von Dienstbüchern für die Schiffsleute. [Cobl. Amtsbl. von 1846, St. 4; Cöln. Amtsbl. St. 4; Düsseld. Amtsbl. St. 8.]

274) 1846, 10. Jan. Polizei-Ordnung für den Ruhr-Canal bei Duisburg von der Ruhr bei Neugatt bis zum Rhein-Canale. [Düsseld. Amtsbl. St. 5.]

275) 1846, 21. Jan. Verordnung über Verbindlichkeiten der Fähr-Anstalten und deren Beaufsichtigung im Bezirke von Cöln. [Cöln. Amtsbl. St. 4.]

276) 1846, 31. Jan. Bekanntmachung, dass die Schiffbrücke zu Cöln bis zu einer Wasserhöhe von 23′ gehalten werden soll. [Cöln. Amtsbl. St. 6.]

277) 1846, 24. Febr. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass die Ruhr-Nachen mit festen Aufsatzborden bis zu der untern Seite derselben, die, mit aufkalfaterten Aufsatzborden nur bis 3 Zoll unter dem festen Bord im Falz eingesenkt, beladen werden dürfen. [Cöln. Amtsbl. St. 12; Düsseld. Amtsbl. St. 12.]

278) 1846, 20. Febr., 1. März. Allerh. Erlass über die Berechtigung der Mosel-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zum Betriebe der Dampfschifffahrt auf der Saar. [Cobl. Amtsbl. St. 22.]

279) 1846, 14. März. Abänderung des Polizei-Reglements für die Düsseldorfer Schiffbrücke in Bezug auf das Uebersetzen von Fuhrwerken. [Düsseld. Amtsbl. St. 14.]

280) 1846, 25. März. Bekanntmachung über die Benützung der neuen Ruhrschleuse bei Mülheim. [Düsseld. Amtsbl. St. 15.]

281) 1846, 30. April. Bestätigungs-Urkunde des Supplementar-Artikel XVIII. (Betrieb der Dampfschifffahrt auf dem Rhein betreffend) zur Rheinschifffahrts-Acte. [Ges.-Samml. St. 17, No. 2714.]

282) 1846, 5. Mai. Bekanntmachung des Königl. Ober-Präsidiums über den zur Erleichterung der Schifffahrt auf der Mosel unterm 4. Juni 1845 abgeschlossenen Vertrag mit Luxemburg, nebst Moselzoll-Tarif. [Cobl. Amtsbl. St. 26.]

283) 1816, 19. Mai. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors über die Einfuhr der Manifeste bei der Moselschifffahrt. [Cobl. Amtsbl. St. 29.]

284) 1846, 22. Mai. Nachtrag zu dem Reglement für die Schiffbrücke zu Coblenz. [Cobl. Amtsbl. St. 33.]

285) 1846, 23. Juni. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Cöln über das Verhältniss des Cölner Pegels zu den übrigen preussischen Pegeln. [Cöln. Amtsbl. St. 27.]

286) 1846, 14. Aug. Allerh. Verordnung in Betreff der Zuwiderhandlungen gegen die strompolizeilichen Bestimmungen. [Ges.-Samml. St. 33. No. 2756.]

Alle in- und ausländischen Eigenthümer von Segel- und Dampfschiffen sind haftbar für die Geldstrafen, Kosten und Schäden, welche von dem in ihrem Dienst stehenden Schiffspersonal wegen Zuwiderhandlungen

gegen die rheinschifffahrtspolizeilichen Vorschriften oder wegen Nichtbeachtung derselben entstehen.

Die Ladungen für diese Haftbarkeit an auswärtige Schiffs-Eigenthümer oder Dampfschifffahrts-Gesellschaften erfolgen mit voller gesetzlicher Wirksamkeit im Locale der Agentur derselben.

Die Verurtheilungen gegen ausländische Schiffs-Eigenthümer oder Gesellschaften sind alle an dem Eigenthum vollstreckbar, welches sie im Preussischen Lande besitzen.

Für die Eigenthümer Preussischer Dampfschiffe gelten die Bestimmungen des § 14 der Verordnung vom 24. Mai 1844 und 15. Sept. 1845 über die Beförderung der Sicherheit der Dampfschifffahrten auf dem Rhein und der Mosel. (Vergl. No. 249.)

287) 1846, 15. Sept. Concessions-Urkunde für den Commerzien-Rath Franz Haniel in Ruhrort zum Betriebe der Dampfschleppschifffahrt auf dem Rhein. [Cobl. Amtsbl. St. 57; Cöln. Amtsbl. St. 39; Düsseld. Amtsbl. St. 52.]

288) 1846, 29. Sept. Regulativ über die Benutzung des neuen Ruhrhafens bei Mülheim. [Düsseld. Amtsbl. St. 53.]

289) 1846, 19. Nov. Nachtrag zu der Instruction über das Verfahren bei Aichung der Schiffe, die dem Preussischen Rhein angehören, vom 25. April 1839. [Cobl. Amtsbl. St. 70; Cöln. Amtsbl. St. 49; Düsseld. Amtsbl. St. 67.]

290) 1846, 31. Dec. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Cöln, dass die Dienstbücher für Schiffsleute nicht blos von der Behörde des Wohnorts der Schiffer sondern auch von der ihres Aufenthaltsorts ertheilt werden können. [Cöln. Amtsbl. v. 1847, St. 2.]

291) 1847, 8. Jan. Bekanntmachung der Abfertigungszeit bei den Rheinzoll-Aemtern. Von October bis inclusive Februar Vormittags von 7½—12 Uhr, Nachmittags von 1—5 Uhr; für die übrigen Monate Vormittags von 7—12 Uhr, Nachmittags von 2—8 Uhr. Personen-Dampfschiffe zu jeder Tageszeit und an jedem Tage. Dampfschleppzüge und Segelschiffe auf der Reise auch an Sonn- und Festtagen, jedoch nur Vormittags und nicht während des Gottesdienstes. [Cobl. Amtsbl. St. 3; Cöln. Amtsbl. St. 2; Düsseld. Amtsbl. St. 3.]

292) 1847, 22. Jan. Concession zum Dampfschifffahrts-Betrieb für Mathias Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr. [Cobl. Amtsbl. St. 7; Cöln. Amtsbl. St. 6; Düsseld. Amtsbl. St. 11.]

293) 1847, 29. Jan. Bestimmung, dass für die Befahrung des Nordcanals 1 pf. pr. Centner Ladungsfähigkeit an Canalgeld erhoben werden soll. [Düsseld. Amtsbl. St. 8.]

294) 1847, 23. April. Das Verbot vom 5. Juli 1845, das Einladen von Harz etc. betreffend, wird ausgedehnt an der linken Rheinseite bis zur Kapelle von Oberspay. [Cobl. Amtsbl. St. 28.]

295) 1847, 7. Mai. Organisation der neuen Deichschauen auf dem linken Rheinufer abwärts Neuss. [Ges.-Samml. St. 9. No. 2807.]

296) 1847, 19. Juni. Polizei-Reglement für die Schifffahrt auf dem Nordcanal. [Düsseld. Amtsbl. St. 42.]

297) 1847, 4. Juli. Polizei-Reglement für den zur Verbindung der Stadt Cleve mit dem Rheinstrom bei Keeken hergestellten Schifffahrts-Canal, nebst Tarif der Clever Werft- etc. Gebühren. [Düsseld. Amtsbl. St. 57.]

298) 1847, 24. Aug. Verordnung des General-Procurators, dass auch von solchen Verhandlungen in Rheinzoll-Gerichtssachen, welche nicht von Amtswegen zuzustellen sind, den Parteien auf ihren Antrag, gegen Entrichtung der gesetzlichen Gebühren, welche jedoch dem Gegner niemals berechnet oder zur Last gelegt werden können, die verlangten Ausfertigungen nicht verweigert werden sollen. [Cobl. Amtsbl. St. 57; Cöln. Amtsbl. St. 35; Düsseld. Amtsbl. St. 56.]

299) 1847, 27. Aug. Bekanntmachung der Königl. Regierung in Düsseldorf, dass es dem Personal der Schiffbrücken zu Düsseldorf und Wesel verboten ist, besondere Remunerationen und Trinkgelder für einzelne Dienstleistungen anzunehmen, bei Geldstrafe und im Wiederholungsfalle bei Absetzung. [Düsseld. Amtsbl. St. 58.]

300) 1847, 17. Sept. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors, dass leere Schiffe von der Entrichtung der Schiffsgebühr befreit sind. Jedoch sollen die Schiffe bei den Erhebungs-Aemtern angemeldet und die vorgeschriebenen Formen erfüllt werden. [Cobl. Amtsbl. St. 63; Cöln. Amtsbl. St. 38; Düsseld. Amtsbl. St. 60.]

301) 1847, 25. Oct. Verordnung des Justiz-Ministeriums, dass bei Contraventionen in Rheinzoll-Sachen nicht blos das Rheinzoll-Gericht als competent zu erachten, in dessen Bezirk die Contravention vorgekommen ist, sondern auch das, in dessen Bezirk die Contravention entdeckt worden. [Cobl. Amtsbl. St. 74; Cöln. Amtsbl. St. 44; Düsseld. Amtsbl. St. 68.]

302) 1847, 16. Nov. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln, dass zur Nachtzeit Schleppzüge nicht durch die Cölner Schiffbrücke gelassen werden sollen. [Cöln. Amtsbl. St. 47.]

303) 1848, 22. Jan. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf für den Schutz der Rheinufer-Pflanzungen. Uebereinstimmend mit der Verordnung der Cölner Regierung vom 3. Sept. 1834. [Düsseld. Amtsbl. St. 6.]

304) 1848, 28. Jan. Gesetz über das Deichwesen. [Ges.-Samml. St. 6. No. 2933.]

305) 1848, 15. April. Reglement für die Aus- und Einladungen zu Rees, nebst Werftgebühren-Tarif. [Düsseld. Amtsbl. St. 24.]

306) 1848, 29. April. Bekanntmachung in Betreff der Erleichterungen der Rheinschifffahrt und des Schutzes der Ufer. [Cobl. Amtsbl. St. 22; Cöln. Amtsbl. St. 18; Düsseld. Amtsbl. St. 29.]

307) 1848, 13. Mai. Verordnung wegen gewaltsamer Angriffe auf die Dampfschifffahrt. [Cobl. Amtsbl. St. 27.]

308) 1848, 8. Sept. Polizei-Ordnung für den oberhalb Steele belegenen Holteyer Ruhr-Hafen und den oberhalb Werden belegenen Neukircher Ruhr-Hafen. [Düsseld. Amtsbl. St. 61.]

309) 1848, 10. Sept. Erklärung über die Schiffbarkeit der Lahn von Biskirchen bis zur Lenner Brücke. [Cobl. Amtsbl. St. 53.]

310) 1848, 18. Sept. Verbot der Annahme und Forderung von Trinkgeldern, Seitens des Personals von Schiffbrücken. [Cobl. Amtsbl. St. 54; Düsseld. Amtsbl. St. 64.]

311) 1848, 21. Sept. Allerh. Erlass und Tarif über Erhebung der Lippeschifffahrt-Abgaben. [Ges.-Samml. St. 44. No. 3039.]

312) 1848, 9. Oct. Allerh. Erlass, durch welchen die im Tarif vom 23. März 1839 vorgeschriebene Ruhrschifffahrts-Abgabe um 1/3 ermässigt wird. [Ges.-Samml. St. 51. No. 3057.]

313) 1848, 25. Oct. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über Erhebung der Werftgebühren der Stadt Cleve. [Düsseld. Amtsbl. St. 74.]

314) 1848, 3. Nov. Nachtrag zur Polizei-Verordnung für den Ruhr-Canal bei Duisburg. [Düsseld. Amtsbl. St. 74.]

315) 1848, 12. Nov. Reichsgesetz über Einführung einer deutschen Kriegs- und Handelsflagge.

316) 1848, 27. Dec. Zusätzliche Bestimmungen zum Reglement vom 20. Februar 1843 über das Aus- und

Einladen im Hafen von Wesel. [Düsseld. Amtsbl. v. 1849, St. 5.]

317) 1849, 8. Febr. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors, dass für die Benutzung des Krahns zu Ruhrort 1 pf. pr. Centner gezahlt werden soll. [Düsseld. Amtsbl. St. 11.]

318) 1849, 19. Juni. Verbot des Durchfahrens durch den Ponton-Hafen zu Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 45.]

319) 1849, 19. Juli. Verordnung, dass durch Ankerwerfen vom Sicherheitshafen bis unterhalb des Mumm'schen Hauses bei Cöln der Telegraphendraht nicht beschädigt werden darf. [Cöln. Amtsbl. St. 30.]

320) 1849, 10. Sept. Genehmigungs-Urkunde über den Supplementar-Artikel XIX. der Rheinschifffahrts-Acte vom 31. März 1831 (die Erfordernisse und Befugnisse der Schiffsführer betreffend). [Ges.-Samml. St. 35. No. 3171.]

321) 1849, 9. Oct. Vereinigung des Rhein- und Ruhrcanal-Vereins zu Duisburg. [Düsseld. Amtsbl. St. 70.]

322) 1849, 7. Nov. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass durch den Supplementar-Artikel XIX. zur Rheinschifffahrts-Acte vom 31. März 1831 die Bestimmungen desselben zum Theil denjenigen entgegenstehen, welche in dem § 4 des Regulativs wegen Ausübung der Rheinschifffahrt vom 5. August 1834 und in den §§ 2 und 9 der Verordnung zur Beförderung der Sicherheit der Dampfschifffahrt auf dem Rheine vom 24. Mai 1844 enthalten sind. Auf diese Modification wird zur Nachachtung aufmerksam gemacht. [Düsseld. Amtsbl. St. 77.]

323) 1850, 8. Jan. Bekanntmachung, dass dem Schiffs-Aichamte zu Ruhrort die Befugniss beigelegt worden ist, Rheinschiffe und Schiffe von den Nebenflüssen des Rheins zu aichen. [Düsseld. Amtsbl. St. 3.]

324) 1850, 8. Jan. Polizei-Verordnung zur Verhütung der Behinderung des Dampffährboots beim Uferan- und abfahren vor Homberg und Ruhrort. [Düsseld. Amtsbl. St. 5.]

325) 1850, 15. Juni. Verordnung nebst Tarif über die Errichtung von Wahrschauen für die Rheinschifffahrt. [Cobl. Amtsbl. St. 28; Cöln. Amtsbl. St. 26; Düsseld. Amtsbl. St. 51.]

326) 1850, 4. Oct. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln, dass Gruben, Einschnitte, Erhöhungen etc. an den Ufern und Arbeiten im Strombette bis 30′ Pegel bei 1—10 Thlr. Strafe nicht vorgenommen werden dürfen. [Cöln. Amtsbl. St. 4.]

327) 1850, 21. Oct. Warnung wegen Beschädigung des durch den Rhein bei Cöln gelegten Telegraphendrahts. [Cöln. Amtsbl. St. 43.].

328) 1850, 24. Oct. Reglement über Errichtung einer Verwaltung des Bauwesens und der Schifffahrts-Polizei am Rheinstrom. [Cobl. Amtsbl. v. 1851, St. 2; Cöln. Amtsbl. St. 2; Düsseld. Amtsbl. St. 2.]

329) 1850, 4. Dec. Verordnung wegen Beschädigung der Rheinufer, Pflanzungen etc. [Düsseld. Amtsbl. St. 97.]

330) 1850, 16. Dec. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln wegen Schutzes der Rheindeiche. [Cöln. Amtsbl. St. 52.]

331) 1851, 29. Jan. Polizei-Verordnung über Handhabung der Schifffahrts-Polizei auf der Ruhr. [Düsseld. Amtsbl. St. 11.]

332) 1851, 1. Febr. Polizei-Verordnung über die Benützung des Ruhrorter Hafens. [Düsseld. Amtsbl. St. 11.]

333) 1851, 3. Febr. Allerh. Erlass über Aufhebung der Verordnung vom 16. Jan. 1841, das Ausweichen der Dampfschiffe beim Befahren des Rheins betreffend. [Cobl. Amtsbl. St. 27; Cöln. Amtsbl. St. 25; Düsseld. St. 50.]

334) 1851, 20. Febr. Erinnerung an die Verordnung vom 18. Dec. 1845 über das Halten von Dienstbüchern Seitens der Schiffsleute. [Cobl. Amtsbl. St. 12; Cöln. Amtsbl. St. 10; Düsseld. Amtsbl. St. 21.]

335) 1851, 13. März. Bekanntmachung über die Ermässigung der Lippeschifffahrts-Abgaben beim Transport von Salz. [Düsseld. Amtsbl. St. 24.]

336) 1851, 1. April. Regulativ über die Erhebung des Lahnzolls und der Schleusengelder auf der Lahnstrecke zwischen Nievern und der Ausmündung der Lahn. [Cobl. Amtsbl. St. 16.]

337) 1851, 7. April. Allerh. Erlass nebst Tarif über das zu erhebende Schutzgeld bei Benutzung des Sicherheitshafens zu Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 44.]

338) 1851, 23. Mai. Bekanntmachung, dass die Vergütung, welche für die Ausfuhr von Steinkohlen und Koaks nach Holland bisher gewährt worden, mit dem 1. Juli 1857 aufhört. [Düsseld. Amtsbl. St. 44.]

339) 1851, 29. Mai. Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz, dass die Dampfkessel vor ihrer Aufstellung untersucht werden sollen. [Cobl. Amtsbl. St. 24.]

340) 1851, 10. Juni. Polizei-Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis in die See. [Cobl. Amtsbl. St. 27; Cöln. Amtsbl. St. 25; Düsseld. Amtsbl. St. 50.]

341) 1851, 17. Nov. Genehmigungs-Urkunde des Supplementar-Art. XX zur Rheinschifffahrts-Acte vom 31. März 1831, die Befreiung aller Segelschiffe von unter 600 Centnern Ladungsfähigkeit vom Lootsenzwange betreffend. [Ges.-Samml. v. 1852, St. 45. No. 3668.]

342) 1851, 13. Dec. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass die Dampfschiffe sich der Dampfpfeife nicht bedienen dürfen. [Düsseld. Amtsbl. St. 101.]

343) 1851, 31. Dec. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den Staaten des deutschen Zollvereins und den Niederlanden. [Ges.-Samml. v. 1852, St. 11, No. 3536.]

344) 1852, 18. Febr. Additional-Convention zum Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 1. Sept. 1844 zwischen dem deutschen Zollverein und Belgien. [Gesetz-Samml. St. 7. No. 3517.]

345) 1852, 10. März. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, die Handhabung der Ruhrschifffahrts-Polizei betreffend. [Düsseld. Amtsbl. St. 15.]

346) 1852, 15. März. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln, dass zum Schutz des Telegraphendrahts am Mumm'schen Hause unterhalb Cöln, soweit die Warnungs-Signale errichtet sind, bei 1—10 Thlr. Strafe keine Anker geworfen werden dürfen. [Cöln. Amtsbl. St. 13.]

347) 1852, 15. März. Ministerial-Erlass, das Verbot der Anwendung von Dampfkessel-Feder-Manometer betreffend. [Cobl. Amtsbl. St. 14; Cöln. Amtsbl. St. 14.]

348) 1852, 19. März. Ministerial-Erlass, die Untersuchung bei vorkommenden Dampfkessel-Explosionen betreffend. [Düsseld. Amtsbl. St. 17.]

349) 1852, 8. April. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors, die Herabsetzung der Ruhrschifffahrts-Abgaben betreffend. [Düsseld. Amtsbl. St. 19.]

350) 1852, 24. April. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors, die Beschränkung der Waaren-Controlle im Binnenlande betreffend. [Cobl. Amtsbl. St. 18; Cöln. Amtsbl. St. 19; Düsseld. Amtsbl. St. 23.]

351) 1852, 11. Mai. Niederlage-Regulativ für den Freihafen und Packhof von Uerdingen, Zollhofs-Ordnung für das Haupt-Steueramt Uerdingen. [Düsseld. Amtsbl., St. 29.]

352) 1852, 11. Juni. Bekanntmachung, den herabgesetzten Tarif vom 2. Januar 1852 für die Steuerleute zu Caub betreffend. [Cobl. Amtsbl. St. 26; Cöln. Amtsbl. St. 27; Düsseld. Amtsbl. St. 35.]

353) 1852, 7. Juli. Verbot der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass kein Schutt, keine Steine, Erde etc. in

die Flüsse geschüttet werden dürfen. [Düsseld. Amtsbl. St. 41.]

354) 1852. Bekanntmachung des Königl. Niederländischen Tarifs vom 29. April 1852, über die Ermässigung der Lootsen- und Baaken-Gebühren auf der Waal, dem Rhein und Leck. [Cobl. Amtsbl. St. 32; Cöln. Amtsbl. St. 34; Düsseld. Amtsbl. St. 45.]

355) 1852, 31. Juli. Polizei-Verordnung, dass jedes Dampfschiff, welches zur Nachtzeit zu Thal fährt und vor Neuwied durchfahren will, an der oberen Spitze des Neuwieder Wörths eine Kanone abfeuern soll. [Cobl. Amtsbl. St. 32.]

356) 1852, 10. Sept. Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz, dass 100 Schritte vor einem zu Berg und 500 Schritte vor einem zu Thal fahrenden Mosel-Dampfschiffe und nicht näher quer über die Mosel vorbeigefahren werden darf, bei 1—10 Thlr. Strafe. [Cobl. Amtsbl. St. 38.]

357) 1852, 13. Sept. Abgaben-Tarif für Benutzung des Coblenzer Sicherheitshafens. [Gesetz-Samml. St. 42. No. 3652.]

358) 1852, 1. Oct. Polizei-Reglement für die Schiffbrücke zu Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 58.]

359) 1852, 19. Oct. Bekanntmachung über das Ausweichen der fliegenden Ponten und Gefähre auf dem Oberrhein und in den Niederländischen Gewässern. [Cobl. Amtsbl. St. 47; Cöln. Amtsbl. St. 47; Düsseld. Amtsbl. St. 66.]

360) 1852, 25. Nov. Hafen-Polizei-Ordnung für das Hafengebiet der Stadt Coblenz. [Cobl. Amtsbl. St. 51.]

361) 1852, 26. Nov. Erinnerung der Königl. Regierung zu Coblenz an die Beachtung der Vorschriften in Betreff der Fähr-Anstalten. [Cobl. Amtsbl. St. 50.]

362) 1852, 30. Nov. Erinnerung der Königl. Regierung zu Coblenz an die Beachtung der Vorschriften vom 7. April und 15. Juli 1841, über die Beleuchtung der Moselschiffe zur Nachtzeit. [Cobl. Amtsbl. St. 51.]

263) 1853, 10. Jan. Bekanntmachung, dass der Handels- und Schifffahrts-Vertrag mit Belgien vom 1. Sept. 1844 und 18. Febr. 1852 zwar gekündigt worden, jedoch bis zur weiteren Benachrichtigung einstweilen fortbestehen soll. [Düsseld. Amtsbl. St. 5.]

364) 1853, 31. Jan. Verordnung über Sicherheitsmaassregeln beim Transport von Schiesspulver. [Cöln. Amtsbl. St. 7; Düsseld. Amtsbl. St. 10; Cobl. Amtsbl. St. 16.]

365) 1853, 2. Febr. Bekanntmachung über die Organisation der Strombau-Verwaltung zu Coblenz. [Coblenzer Amtsbl. St. 6; Cöln. Amtsbl. St. 7; Düsseld. Amtsbl. St. 8.]

366) 1853, 8. Febr. Gebühren-Tarif für die Benutzung des Erftkanals von Neuss bis in den Rhein. [Ges.-Samml. St. 6. No. 3700; Düsseld. Amtsbl. St. 14.]

367) 1853, 14. Febr. Polizei-Verordnung über den Schutz der Ufer und Leinpfade, und Abwendung der Hindernisse für die Rheinschifffahrt. [Cobl. Amtsbl. St. 12; Cöln. Amtsbl. St. 18; Düsseld. Amtsbl. St. 13.]

368) 1853, 21. Febr. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass 20 Minuten vor und nach Abgang eines Eisenbahnzugs die Schiffbrücke nicht geöffnet werden soll. [Düsseld. Amtsbl. St. 10.]

369) 1853, 28. Febr. Polizei-Reglement für die Schiffbrücke zu Cöln. [Cöln. Amtsbl. St. 11.]

370) 1853, 10. März. Bekanntmachung über das Ausweichen der fliegenden Brücken und Gierponten auf dem Leck. [Cobl. Amtsbl. St. 13; Cöln. Amtsbl. St. 13; Düsseld. Amtsbl. St. 16.]

371) 1853, 14. März. Allerh. Erlass über die Bedingungen für die Ausübung der Rheinschifffahrt. Die Schiffsleute sollen 4 Jahre die Schifffahrt erlernt und 2 Jahre den Theil des Rheins befahren haben, für welchen sie ein Patent beantragen. [Ges.-Samml. St. 13. No. 3721; Cöln. Amtsbl. St. 20; Cobl. Amtsbl. St. 32.]

372) 1853, 2. April. Aufhebung der Verordnung vom 21. Febr. (No. 368) wegen Nichtöffnung der Düsseldorfer Schiffbrücke bei An- und Abfahrt von Eisenbahnzügen. [Düsseld. Amtsbl. St. 19.]

373) 1853, 18. Mai. Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln, dass Schiffe unter 600 Ctr. Ladungsfähigkeit an der Seite der fliegenden Brücke zu Bonn durchfahren sollen, welche frei ist. [Cöln. Amtsbl. St. 24.]

374) 1853, 23. Juli. Bekanntmachng, dass zur Bezeichnung des Schiffdurchlasses zur Nachtzeit bei den Brücken von Düsseldorf und Wesel 4 rothe Laternen 13′ hoch aufgezogen werden sollen. [Düsseld. Amtsbl. St. 43; Cobl. Amtsbl. St. 31; Cöln. Amtsbl. St. 32.]

375) 1853, 6. Aug. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass bei vorkommenden Reparaturen an Dampfkesseln Anzeige zu machen ist. [Düsseld. Amtsbl. St. 45.]

376) 1853, 6. Aug. Verordnung, dass an Dampfkesseln keine gusseisernen Platten, deren Durchmesser 18″ über-

schreitet, verwendet werden dürfen. [Düsseld. Amtsbl. St. 46.]

377) 1853, 9. Aug. Verbot des Gebrauchs der Dampfpfeife auf Dampfschiffen in der Nähe von Eisenbahnen auf Entfernungen von einer Meile. [Düsseld. Amtsbl. St. 46.]

378) 1853, 12. Oct. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass die Lootsen von der ihnen vorgeschriebenen Reihenfolge nicht abweichen und über ihre Station nicht hinausfahren dürfen, bei 1—5 Thlr. Strafe. [Düsseld. Amtsbl. St. 61.]

379) 1853, 4. Nov. Bekanntmachung, dass für diejenigen Güter, die vor dem Uerdinger Werfte revidirt werden, ohne einer Ausladung zu bedürfen, die Hälfte, d. h. 2 pf. pr. Ctr., Werftgeld erhoben werden soll. [Düsseld. Amtsbl. St. 64.]

380) 1853, 29. Nov. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Cöln, die Erweiterung des Cölner Hafengebiets betreffend. [Cöln. Amtsbl. St. 53.]

381) 1854, 2. Jan. Berichtigung der Verordnung vom 29. Nov. 1853 über die Erweiterung des Hafens von Cöln. [Cöln. Amtsbl. St. 1.]

382) 1854, 4. Jan. Polizei-Verordnung für die Ruhrschifffahrt. [Düsseld. Amtsbl. St. 5.]

383) 1854, 10. Jan. Polizei-Verordnung über den Gebrauch und die Verwahrung der Nachen und Kähne auf der bei den Städten Cöln und Deutz gelegenen Rheinstrecke. [Cöln. Amtsbl. St. 3.]

384) 1854, 30. Jan. Berichtigung der Polizei-Verordnung für die Ruhrschifffahrt (No. 382). Düsseld. Amtsbl. St. 9.]

385) 1854, 4. Febr. Erinnerung an die Verpflichtung der Schiffsleute zur Haltung von Dienstbüchern. [Cöln. Amtsbl. St. 8.]

386) 1854, 23. März. Polizei-Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz, dass zur Verhütung von Beschädigungen der durch den Rhein gehenden Telegraphenleitung, keine Anker geworfen werden dürfen. [Cobl. Amtsbl. St. 13.]

387) 1854, 24. April. Gesetz über die Abänderung des in der Verordnung vom 30. Juni 1834 (No. 115) wegen Einrichtung der Rheinzoll-Gerichte bestimmten Verfahrens in 2. Instanz. [Ges.-Samml. St. 15. No. 3995.]

388) 1854, 22. Mai. Verbot des Gebrauchs der Dampfpfeife auf Dampfschiffen in der Nähe von Eisenbahnen auf 200 Ruthen Entfernung. [Düsseld. Amtsbl. St. 31.]

389) 1854, 16. Juli. Bekanntmachung der Wahrschauzeichen auf dem Mäusethurm. [Cobl. Amtsbl. St. 30; Cöln. Amtsbl. St. 33; Düsseld. Amtsbl. St. 44.]

390) 1854, 8. Aug. Polizei-Verordnung über den Verkehr und den Transport des Schiesspulvers. Der Einladeplatz muss 1000 Schritte von Gebäuden entfernt sein und so viel Wassertiefe haben, dass die Schiffe an das Ufer kommen können. Mehr denn 5 Lagen dürfen nicht über einander gelegt werden. Zur Nachtzeit darf nicht gefahren, auf Dampfschiffen darf kein Pulver verladen werden etc. [Cobl. Amtsbl. St. 32; Cöln. Amtsbl. St. 36; Düsseld. Amtsbl. St. 46.]

391) 1854, 7. Oct. Bestimmung über das an Privatschleusen der Ruhr zu erhebende Schleusengeld. [Düsseld. Amtsbl. St. 62.]

392) 1854, 23. Oct. Allerh. Erlass über die Ermächtigung bei den Rheinfähren das Fahrgeld für das Uebersetzen von Pferden über den Satz des Normaltarifs vom 27. Mai 1829 bis 6 Sgr. für ein Pferd zu erhöhen. [Ges.-Samml. St. 43. No. 4108.]

393) 1854, 5. Dec. Bekanntmachung der Königl. Regierung in Düsseldorf, dass die Vorschriften vom 8. August 1834 über die Erwerbung von Rheinschiffer-Patenten auch auf diejenigen Schiffer Anwendung findet, welche von den Nebenflüssen des Rheins aus die Schifffahrt auf dem letzteren betreiben wollen. [Düsseld. Amtsbl. St. 73.]

394) 1854, 9. Dec. Bekanntmachung der Königl. Regierung über die Ergänzung der Schiff-Untersuchungs-Commission für den Fall der Untersuchung eiserner Schiffe. [Düsseld. Amtsbl. St. 74; Cöln. Amtsbl. St. 54.]

395) 1854, 15. Dec. Bekanntmachung der Oeffnungszeit der Cölner Schiffbrücke zum Durchlassen von Segelschiffen. [Cöln. Amtsbl. St. 53.]

396) 1855, 10. Jan. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass bei 3—10 Thlr. Strafe in die Lippe und deren Nebengewässer das Einkarren und Einschwemmen von Sand und Erde untersagt ist. [Düsseld. Amtsbl. St. 5.]

397) 1855, 19. Jan. Nachtrag zu dem Regulativ vom 6. Sept. 1848 über die Anlage von Dampfkesseln. [Ges.-Samml. v. 1854, St. 79. No. 4151; Cobl. Amtsbl. St. 10; Cöln. Amtsbl. St. 7; Düsseld. Amtsbl. St. 11.]

398) 1855, 27. März. Verordnung betreffend die Abänderung der Verordnung zur Beförderung der Sicherheit der Dampfschifffahrt auf dem Rhein und der Mosel vom 4. Sept. 1854, und Erlass über die Untersuchung der Dampfschiffe. [Ges.-Samml. St. 12. No. 4187; Cobl.

Amtsbl. St. 22; Cöln. Amtsbl. St. 19; Düsseld. Amtsbl. St. 30.]

399) 1855, 12. April. Bekanntmachung des Oberpräsidenten, dass vom 1. Juli ab, bei der Wahrschau auf dem Ochsenthurme 3 Sgr. für jedes Dampfschiff zu Berg gezahlt werden sollen. [Cobl. Amtsbl. St. 20; Cöln. Amtsbl. St. 17; Düsseld. Amtsbl. St. 25.]

400) 1855, 26. April. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors über die Erhebung der Krahnengebühr im Ruhrorter Hafen. [Düsseld. Amtsbl. St. 27.]

401) 1855, 30. April. Polizeiliche Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Cöln, dass die blaue und weisse Flagge, welche auf der Cölner Schiffbrücke aufgezogen wird, wenn die Brücke nicht geöffnet werden kann, künftig auf Joch No. 14 aufgezogen werden soll. [Cöln. Amtsbl. St. 19.]

402) 1855, 11. Mai. Polizei-Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz für den Coblenzer Sicherheitshafen. [Cobl. Amtsbl. St. 23.]

403) 1855, 11. Mai Allerh. Verordnung über Abänderung einiger Vorschriften über das gerichtliche Verfahren im Bezirk des Appellations-Gerichts Cöln, namentlich über Vorladung von Personen, welche keinen bestimmten Wohnsitz haben oder im Auslande wohnen, durch Amtsblätter und Anschlag. [Ges.-Samml. Seite 548.]

404) 1855, 14. Mai. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über die im Rheinhafen von Ruhrort zu erhebenden Abgaben. [Düsseld. Amtsbl. St. 40; Cobl. Amtsbl. St. 29; Cöln. Amtsbl. St. 26.]

405) 1855, 13. Juli. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, über Abänderung des Reglements der Düsseldorfer Schiffbrücke. [Cobl. Amtsbl. St. 37; Cöln. Amtsbl. St. 30; Düsseld. Amtsbl. St. 44.]

406) 1855, 16. Juli. Vorschrift für die Aufstellung und Benutzung von Locomobilen. [Düsseld. Amtsbl. St. 45.]

407) 1855, 24. Juli. Bekanntmachung des Oberpräsidenten über die bei Aichrevisionen zu erhebenden Gebühren. [Cobl. Amtsbl. St. 35; Cöln. Amtsbl. St. 31; Düsseld. Amtsbl. St. 47.]

408) 1855, 14. Nov. Bekanntmachung des Oberpräsidenten, betreffend die Abänderung des Art. 14 der polizeilichen Verordnung vom 10. Juni 1851 über das Befahren des Rheins von Basel bis in das Meer, durch Anbringung von Marken, wegen Beschränkung der Dampfschifffahrt bei hohem Wasserstande des Rheins.

[Cobl. Amtsbl. St. 53; Cöln. Amtsbl. St. 50; Düsseld. Amtsbl. St. 66.]

409) 1855, 24. Nov. Bekanntmachung des Oberpräsidenten, dass Lumpen aller Art in Ballen als Oberlast auf Rheinschiffen zu fahren gestattet ist. [Cobl. Amtsbl. St. 54; Cöln. Amtsbl. St. 50; Düsseld. Amtsbl. St. 68.]

410) 1855, 26. Nov. Allerh. Erlass, betreffend die Abänderung des Tarifs vom 13. Sept. 1852, nach welchem die Abgaben für die Benutzung des Sicherheitshafens bei Coblenz in Bezug auf Dampfschiffe zu erheben sind. [Ges.-Samml. St. 43. No. 4312; Cöln. Amtsbl. St. 51.]

411) 1855, 27. Nov. Polizei-Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln über die Rheinschifffahrt bei Bonn. [Cöln. Amtsbl. St. 51.]

412) 1855, 2. Dec. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors, dass vom 1. Jan. 1858 im Ruhrort ein Haupt-Steueramt und ein Freihafen errichtet werden sollen. [Düsseld. Amtsbl. St. 69.]

413) 1855, 12. Dec. Polizei-Verordnung für den Sicherheitshafen zu Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 70.]

414) 1855, 12. Dec. Polizei-Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln über die Aufstellung und den Gebrauch beweglicher Dampfkessel zu vorübergehenden Zwecken. [Cöln. Amtsbl. St. 52.]

415) 1855, 13. Dec. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über Anlage von Bauwerken im Ueberschwemmungsgebiet der Ruhr, mit Bezug auf das Gesetz vom 18. Jan. 1848 (No. 304.) [Düsseld. Amtsbl. v. 1856, St. 9.]

416) 1856, 23. Jan. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über die Ergänzung der Lootsen-Prüfungscommission zu Düsseldorf. [Düsseld. Amtsbl. St. 8.]

417) 1856, 6. März. Zollhofs-Ordnung für das Haupt-Steueramt und Regulativ für den Packhof und die Niederlage im Freihafen zu Ruhrort. [Düsseld. Amtsbl. St. 22.]

418) 1856, 7. Mai. Gesetz über den Betrieb der Dampfkessel. [Ges.-Samml. St. 21. No. 4403.]

419) 1856, 1. Juli. Polizei-Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf über die Benutzung des Eisenbahn-Rheinhafens zu Ruhrort. [Düsseld. Amtsbl. St. 39.]

420) 1856, 6. Aug. Zweiter Nachtrag über Anlage von Dampfkesseln nach dem Regulativ vom 6. Sept. 1848.

Am Manometer soll die höchste erlaubte Spannung bezeichnet, am Kessel der Ueberdruck in Atmosphären

angegeben werden, beides in leicht erkennbarer Weise. Auch ist am Kessel der Name des Fabrikanten, die laufende Nummer und das Jahr der Anfertigung in leicht sichtbarer Weise anzugeben. [Ges.-Samml. St. 49. No. 4496; Cobl. Amtsbl. St. 38; Cöln. Amtsbl. St. 36; Düsseld. Amtsbl. St. 49.]

421) 1856, 23. Aug. Regulativ über die Ausführung des Gesetzes vom 7. Mai 1856 (No. 418), den Betrieb der Dampfkessel betreffend. [Cobl. Amtsbl. St. 43; Cöln. Amtsbl. St. 45.]

422) 1856, 1. Dec. Erklärung der Art. 3. 4. 5 u. 13. No. 4 der Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis in die See, nach welcher das Ausweichen beim Begegnen und Vorbeifahren von Schiffen nur dann stattzufinden hat, wenn sich die letzteren in demselben Fahrwasser befinden. [Cobl. Amtsbl. St. 54; Cöln. Amtsbl. St. 53; Düsseld. Amtsbl. St. 71.]

423) 1856, 15. Dec. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Cöln, dass die Rampen am Cölner und Deutzer Ufer für den Landtransport und die Schaldenfahrten bestimmt sind, und dass es sich der Schiffer selbst zuzuschreiben hat, wenn sein Schiff bei Benutzung derselben beschädigt wird. [Cöln. Amtsbl. St. 55.]

424) 1856, 1. Dec. Allerh. Erlass, betreffend die Zulassung belgischer Schiffe zur Küstenfahrt von einem Preussischen Hafen nach einem andern Preussischen Platze. [Ges.-Samml. St. 64. No. 4576.]

425) 1857, 11. Febr. Reglement für die Schiffbrücke zu Coblenz. [Cobl. Amtsbl. St. 9.]

426) 1857, 10. März. Bekanntmachung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass derjenige, welcher gegen die Abänderung der Erklärung der Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis in die See, nach der Bekanntmachung vom 14. November 1855 (No. 408) und 1. December 1856 (No. 422) handelt, mit 2 bis 10 Thlr. oder Gefängniss bestraft werden soll. [Düsseld. Amtsbl. St. 15; Cobl. Amtsbl. St. 14.]

427) 1857, 3. März. Reglement über die Rhein-Ueberfahrt bei Königswinter. [Cöln. Amtsbl. St. 10.]

428) 1857, 20. April. Allerh. Erlass, betreffend die Verlegung des Termines zum Zusammentritt der Prüfungs-Commission für die Rheinschiffer vom ersten Montag im Monat September, auf den dritten Montag im Monat August. [Ges.-Samml. St. 26. No. 4671; Cöln. Amtsbl. St. 20; Düsseld. Amtsbl. St. 34; Cobl. Amtsbl. St. 27.]

429) 1857, 2. Juni. Bekanntmachung des Königl. Ministeriums für Handel etc., dass sog. Compressions-Manometer bei Dampfkesseln nicht angewendet werden dürfen. [Cobl. Amtsbl. St. 30; Cöln. Amtsbl. St. 25; Düsseld. Amtsbl. St. 35.]

430) 1857, 9. Nov. Bekanntmachung des Oberpräsidenten, dass im Niederländischen Staatsblatte No. 7 von 1857 ein Königl. Niederländischer Beschluss vom 12. Febr. 1857 bekannt gemacht ist, welcher das Polizei-Reglement für den grossen Nordholländischen Canal und dessen Häfen enthält und das zur Beachtung empfohlen wird. [Cobl. Amtsbl. St. 48; Cöln. Amtsbl. St. 47; Düsseld. Amtsbl. St. 65.]

431) 1857, 26. Nov. Polizei-Reglement über die Schifffahrt auf der Lippe. [Düsseld. Amtsbl. St. 69.]

432) 1857, 19. Dec. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors wegen missbräuchlicher Erhebung von Trinkgeldern Seitens der Rheinzollknechte. [Cölner Amtsbl. St. 53; Cobl. Amtsbl. v. 1858, St. 1; Düsseld. Amtsbl. St. 1.]

433) 1857, 26/29. Jan. Werftgeld-Tarif und Polizei-Verordnung über die Benutzung des Werfts zu Vallendar. [Cobl. Amtsbl. v. 1858, St. 29.]

434) 1858, 10. Jan. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz, dass vom 1. März 1858 an, versuchsweise für die Dauer eines Jahres, gestattet worden, dass den auf der Rheinstrecke zwischen St. Goar und Bingen zu Berg fahrenden Schleppschiffen drei Schiffe auch dann angehängt werden, wenn die Ladungsfähigkeit aller drei zusammengenommen 250 Last (10,000 Ctr.) übersteigt. [Cobl. Amtsbl. St. 3; Cöln. Amtsbl. St. 4; Düsseld. Amtsbl. St. 4.]

435) 1858, 16. April. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Cöln, enthaltend den Tarif über das Werft-, Krahn- und Lagergeld des Werfts zu Bonn und die Polizeiverordnung über die Benutzung dieses Werfts. [Cölner Amtsbl. St. 17.]

436) 1858, 21. April. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors über Errichtung einer Zollabfertigungs-Stelle am Hafen des Spay-Canals zu Cleve. [Düsseld. Amtsbl. St. 26.]

437) 1858, 7. Mai. Uebereinkunft der Rheinuferstaaten über den Bau einer stehenden Rheinbrücke bei Cöln. [Ges.-Samml. No. 4907.]

438) 1858, 1. Juni. Zollhofs-Ordnung für das Haupt-Steueramt zu Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 36.]

439) 1858, 11. Juni. Ratification der Uebereinkunft vom 7. Mai 1858 (No. 437). [Cobl. Amtsbl. St. 34; Cöln. Amtsbl. St. 33; Düsseld. Amtsbl. St. 47.]

440) 1858, 28. Juni. Niederländischer Beschluss über die Beleuchtung der Schiffe in den Niederlanden. [Cobl. Amtsbl. St. 34; Cöln. Amtsbl. St. 33; Düsseld. Amtsbl. St. 48.]

441) 1858, 7. Juli. Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz, dass bei allen Dampfschiffen über 30 Pferdekraft die Gangbretter zu den Landungsbrücken mit Geländer versehen sein sollen. [Cobl. Amtsbl. St. 33; Düsseld. Amtsbl. St. 47; Cöln. Amtsbl. S. 45.]

442) 1858, 10. Juli. Hafen-Polizei-Reglement für Wesel. [Düsseld. Amtsbl. St. 45.]

443) 1858, 12. Juli. Bekanntmachung des Eisenbahn-Commissariats zu Cöln über die Anordnung wegen Einrichtung der Rheinschiffe zum Niederlegen der Masten und Kamine. [Cobl. Amtsbl. St. 32; Cöln. Amtsbl. St. 31; Düsseld. Amtsbl. St. 43.]

444) 1858, 24. Juli. Polizei-Verordnung über den Schifffahrts-Verkehr oberhalb des Duisburger Rheincanals bis zum Eichelskamp. [Düsseld. Amtsbl. St. 45.]

445) 1858, 3. Sept. Bekanntmachung des Gebührentarifs für die Untersuchung der Dampfschiffe. [Cobl. Amtsbl. St. 38; Cöln. Amtsbl. St. 38.]

446) 1858, 10. Oct. Polizei-Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln für die Rhein-Ueberfahrt zu Mondorf. [Cöln. Amtsbl. St. 44.]

447) 1858, 25. Oct. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Düsseldorf über die Innehaltung der Reihenfolge unter den Lootsen. [Düsseld. Amtsbl. St. 70.]

448) 1858, 25. Nov. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz, dass das Fahren der Schleppzüge von St. Goar bis Bingen mit 3 Anhängen ohne Beschränkung der Ladungsfähigkeit derselben von 1859 ab bis auf Weiteres gestattet ist. [Cobl. Amtsbl. St. 54; Cöln. Amtsbl. St. 51; Düsseld. Amtsbl. St. 71.]

449) 1858, 30. Nov. Erinnerung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz an strenge Befolgung der Vorschriften der Polizei-Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis in's Meer. [Cobl. Amtsbl. St. 57; Cöln. Amtsbl. St. 52; Düsseld. Amtsbl. St. 72.]

450) 1859, 24. Jan. Tarif über das Werft- und Hafenschutzgeld für den Rheinhafen zu Homberg. [Cobl. Amtsbl. pag. 93; Cöln. Amtsbl. pag. 73; Düsseld. Amtsbl. pag. 145.]

451) 1859, 14. Febr. Ministerial-Erlass, dass 14 Pfd. Neugewicht als eine Atmosphäre gerechnet werden sollen und 480 Pfd. einen Fuss hoch in einer Secunde oder 28,800 Pfd. in der Minute 1 Fuss hoch zu heben, als eine Pferdekraft gerechnet werden soll. [Cobl. Amtsbl. pag. 147; Cöln. Amtsbl. pag. 79; Düsseld. Amtsbl. pag. 214.]

452) 1859, 25. Febr. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Cöln über die Abänderung der Ventilbelastungen und der Manometer der Dampfkessel nach dem neuen Gewichte. [Cöln. Amtsbl. pag. 94.]

453) 1859, 17. Mai. Bekanntmachung über die Seitens beider Häuser des Landtags verfassungsmässig erfolgte Zustimmung zu der mit den Rheinuferstaaten am 7. Mai 1858 abgeschlossenen Uebereinkunft, den Bau einer stehenden Rheinbrücke bei Cöln betreffend. [Ges.-Samml. St. 16. No. 5063.]

454) 1859, 28. Aug. Verordnung der Königl. Regierung zu Düsseldorf, dass alle Schiffe, welche in den Ruhrorter Hafen fahren, das Bugspriet aufziehen und nicht eher wieder senken sollen, als bis sie den Hafen verlassen haben. [Düsseld. Amtsbl. pag. 471.]

455) 1859, 2. Oct. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Cöln, dass die wegen des Baues der festen Brücke erforderlichen Veränderungen in der Passage der Schiffbrücke zu Cöln, nach Vollendung des Baues der festen Brücke nunmehr aufgehoben sind. [Cöln. Amtsbl. pag. 264.]

456) 1859, 11. Oct. Bekanntmachung des Ober-Präsidenten der Rheinprovinz, dass Kunstwolle zu den im Supplementar-Art. XII zu Art. 65 der Rheinschifffahrts-Convention genannten entzündlichen Stoffen zu zählen ist, und deren Verladung unter Anleitung der Hafenbehörden zu geschehen hat. [Cobl. Amtsbl. pag. 414; Cöln. Amtsbl. pag. 276; Düsseld. Amtsbl. pag. 557.]

457) 1859, 24. Oct. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz über das Beleuchten der Schiffe zur Nachtzeit auf den Niederländischen Rheingewässern. [Cobl. Amtsbl. pag. 429; Cöln. Amtsbl. pag. 300; Düsseld. Amtsbl. pag. 574.]

458) 1859, 29. Decbr. Floss-Ordnung für den Rhein. [Cobl. Amtsbl. pag. 20; Cöln. Amtsbl. pag. 31; Düsseld. Amtsbl. pag. 31.]

459) 1860, 17. Jan. Bekanntmachung und Bestätigung der revidirten Statuten des Rhein-Ruhr-Canal-Actienvereins zu Duisburg. [Ges.-Samml. No. 5167.]

460) 1860, 23. Febr. Verordnung der Königl. Regierung zu Coblenz über die Bordhöhe der Ruhrschiffe. [Cobl. Amtsbl. pag. 57.]

461) 1860, 23. Febr. Polizei-Verordnung der Königl. Regierung zu Cöln über die Benutzung des oberhalb der Rheinschiffbrücke belegenen Rheinwerftes zu Deutz. [Cöln. Amtsbl. pag. 57.]

462) 1860, 5. März. Tarif, nach welchem das Werft-, Krahn-, Waage- und Lagergeld auf dem Rheinwerft zu Deutz zu erheben ist. [Cöln. Amtsbl. pag. 55.]

463) 1860, 15. März. Verordnung des Königl. Ministeriums für Handel etc., betreffend die Abänderung des Regulativs vom 23. August 1856 in Bezug auf die Gebühren für die Untersuchung der Dampfkessel. [Cobl. Amtsbl. pag. 126; Cöln. Amtsbl. pag. 105; Düsseld. Amtsbl. pag. 181.]

464) 1860, 3. April. Uebereinkunft unter den Rheinuferstaaten, den Bau einer festen Brücke bei Mainz betreffend. [Cobl. Amtsbl. pag. 247; Cöln. Amtsbl. pag. 192; Düsseld. Amtsbl. pag. 414.]

465) 1860, 3. April. Supplement-Artikel zu der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831, betreffend die Verlegung des Sitzes der Central-Commission der Rheinschifffahrt von Mainz nach Mannheim. [Ges.-Samml. St. 31. No. 5273.]

466) 1860, 21. Mai. Bekanntmachung des Königl. Ministeriums für Handel etc. über die Anwendung von Manometern bei Dampfkesseln. [Cobl. Amtsbl. pag. 126; Cöln. Amtsbl. pag. 149; Düsseld. Amts. pag. 382.]

467) 1860, 6. Juni. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Cöln über die Oeffnungszeiten der Cölner Schiffbrücke. [Cöln. Amtsbl. pag. 153.]

468) 1861, 26. Jan. Bekanntmachung der Königl. Reg. zu Cöln, dass die Cölner Schiffbrücke seit 1. Jan. 1861 der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft übergeben worden ist.. [Cöln. Amtsbl. pag. 81.]

469) 1861, 26. Febr. Gesetz wegen Ermässigung der Rheinzölle. [Ges.-Samml. St. 8. No. 5322.]

470) 1861, 1. Juli. Zollhofs-Ordnung für das Haupt-Steueramt zu Neuss. [Düsseld. Amtsbl. pag. 359.]

471) 1861, 12. Aug. Anweisung des Königl. Finanz-Ministeriums zur Ausführung des Gesetzes vom 19. Juli 1861, betreffend einige Abänderungen des Gesetzes wegen Entrichtung der Gewerbesteuer vom 30. Mai 1820. Demnach beträgt die Gewerbesteuer der Schiffer statt 1 Thlr. 10 Sgr. für 6 Lasten, hinfort nur 20 Sgr. und für

Dampfschiffe für jede Pferdekraft 7 1/2 Sgr. [Cobl. Amtsbl. pag. 214; Cöln. Amtsbl. pag. 257; Düsseld. Amtsbl. pag. 441.]

472) 1861, 31. Aug. Regulativ über die Anlage von Dampfkesseln. [Cobl. Amtsbl. pag. 233; Cöln. Amtsbl. pag. 285; Düsseld. Amtsbl. 477.]

473) 1861, 31. Aug. Bekanntmachung über die Aufhebung des Regulativs vom 6. September 1848 wegen Anlage von Dampfkesseln, und dessen Nachträge. [Ges.-Samml. St. 34. No. 5438.]

474) 1861, 19. Nov. Bekanntmachung des Provinzial-Steuer-Directors, betreffend die Zusammenstellung derjenigen Gegenstände, welche als Ausnahme von den durch das Gesetz wegen Ermässigung der Rheinzölle vom 26. Februar 1861 festgesetzten besondern Tarife einen geringeren Erhebungssatz unterliegen oder vom Rheinzoll gänzlich befreit sind. [Cobl. Amtsbl. pag. 293; Cöln. Amtsbl. pag. 376; Düsseld. Amtsbl. pag. 565.]

REGISTER

zu dem vorstehenden Wegweiser auf dem Gebiete der Gesetzgebung für den Preussischen Rhein und seiner Nebenflüsse.

I. Rhein.

A. Rheinschifffahrts-Betrieb.

1. Berechtigung zum Betriebe der Rheinschifffahrt und des Lootsen-Gewerbes.

a) Rheinschifffahrt.

b) Lootsen-Gewerbe.

2. Untersuchung der Schiffe.

3. Aichung der Schiffe.

4. Bordhöhe der Schiffe.

5. Transporte und Ladungen der Schiffe.

6. Flaggen.

7. Oberlast und Anhänge.

8. Fahren, Anlegen und Stillliegen der Schiffe und Flosse.

9. Wahrschauen.

B. Steuer- und Zoll-Angelegenheiten.

1. Gewerbsteuer.

2. Rheinzoll- und Schiffs-Gebühr.

3. Zollcontrolle.

(Siehe auch Freihäfen und Werfte.)

C. Brücken- und Fähr-Anstalten.

D. Freihäfen und Werfte.

E. Sicherheitshäfen.

F. Gerichts- und Rechts-Angelegenheiten.

G. Verwaltungs-Angelegenheiten.

H. Staatsverträge.

I. Verschiedene Gegenstände.

Anlage von Dampfmaschinen.

K. Rheinbau-Angelegenheiten.

L. Deichbau-Angelegenheiten.

II. Schiffbare Nebenflüsse und Canäle des Rheins.

N e b e n f l ü s s e.

Lahn.

Mosel und Saar.

Ruhr und Lippe.

Canäle.

Die Rheinländer

auf der Londoner Welt-Ausstellung vom Jahre 1862.

Die grosse Welt-Ausstellung, welche im Jahre 1862 zu London stattfand, bot Gelegenheit dar, den Reichthum und die Mannigfaltigkeit der Naturproducte und Industrie-Erzeugnisse des Rheinthals zu überblicken. Jene Producte und diese Erzeugnisse waren dort zwar nicht vollständig vertreten, aber doch zu einem grossen Panorama vereinigt, dessen Betrachtung dem Beobachter eine hohe Vorstellung von dem Stande der Cultur der verschiedenen Völker gewährte, deren Länder der Rhein durchfliesst und mit deren Entwickelungsgeschichte dieser mächtige Strom so eng verbunden ist. Der Anblick dieses grossen Gemäldes, von dem die folgenden Blätter eine Skizze enthalten, erweckt um so mehr Befriedigung, als die gesegneten wirthschaftlichen Zustände, denen wir vom Bodensee bis an das Meer im Rheinthal begegnen, oft schwer genug erkauft werden mussten.

Wie oft sind die natürlichen Grundlagen des Wohlstands und des Friedens dieser herrlichen Ufer erschüttert und zerstört worden; wie viel Mühe und Fleiss hat es gekostet, die Spuren der blutigen Kriege zu verwischen, von denen die Rheinlande mehr als irgend ein anderer Theil der alten Welt heimgesucht worden sind!

Seit Cäsar den Ariovist schlug, ist das Rheinthal der Schauplatz einer langen Reihe von weltgeschichtlichen Kämpfen gewesen, welche mit längerer oder kürzerer Unterbrechung fast zwei Jahrtausende gedauert, die Werke des Friedens wiederholt vernichtet, aber auch den Boden für den Saamen der Cultur gedüngt, die Bahn des Fortschritts geebnet haben, auf welcher wir die zahlreichen fleissigen Bewohner der Ufer des Rheinstroms heute überall rüstig vorausschreiten sehen.

Erinnern wir uns beim Anblick dieser Ausstellung, dass

sie Zeugniss ablegt von einem glücklichen Wandel der Dinge und von köstlichen Errungenschaften, über deren Erhaltung die Völker sorgfältig zu wachen haben, wenn ihr Besitz nicht gefährdet werden soll.

Denn wie wenig auch die Wiederholung jener furchtbaren Begebenheiten längst vergangener Jahrhunderte, der Schlachten zwischen Römern und Germanen, Hunnen und Galliern, der Religionskriege und der Judenverfolgung, des Vernichtungskampfes zwischen Adel und Bürgerthum, zu befürchten ist, und wie sehr Pest und Hungersnoth, welche Städte und Länder längs des Rheins mehr denn einmal verheerten, für uns an Schrecken verloren haben, wir dürfen uns nicht verhehlen, dass es Gefahren gibt, welche, einmal heraufbeschworen, auch heute wieder die wirthschaftlichen Verhältnisse der Rheinlande in Frage stellen, den Wohlstand der Völker vernichten würden. Möge der Geist der Einigkeit unter den Letzteren solche Gefahr abwenden, der Geist, welcher den allgemeinen Frieden, den geordneten regen Verkehr des Rheinthals zu Wasser wie zu Lande, die Blüthe des Rheinhandels und der rheinischen Industrie in's Leben gerufen hat, und von dessen wünschenswerther Dauer wir uns eine weitere gedeihliche Entwicklung des rheinischen Güterlebens versprechen dürfen.

Bergbau.

Die Montan-Industrie, welche heute mehr wie in früheren Zeiten die Grundlage fast aller andern Industriezweige bildet, hat sich seit den letzten zwei Jahrzehnten im Rheingebiet mächtig entwickelt. Ihr hauptsächlich verdankt der heutige Verkehr auf der Wasserstrasse und auf beiden Ufern des Rheines seinen raschen Aufschwung und die Mittel, anderen grossen Verkehrslinien, welche mit dem Rhein concurriren, die Spitze zu bieten. Sie liefert nicht blos die Kohle zur Erzeugung der bewegenden Kraft, sondern befrachtet auch die Flussfahrzeuge und Transportwägen mit ihren Producten, welche nah und fern andere Industriezweige wecken und ausdehnen.

Der Transport an Ruhrkohlen allein zu Wasser ist nach und nach nahe auf dreissig Millionen Centner jährlich gestiegen. Die Transporte an Eisenerzen und Eisen zu Berg und zu Thal, an Erden und Steinen zählen gleichfalls nach Millionen Centnern.

Obgleich die Ausstellung einzelner Rheingegenden in Bezug auf die erste Klasse sehr mangelhaft war — Schweiz, Elsass, Lothringen hatten sich fast gar nicht betheiligt — umfasste sie doch die wichtigsten und interessantesten Erzeug-

nisse, welche der Bergbau und der Hüttenbetrieb im Rheingebiete zu Tage fördert und in den Handel bringt.

Die Schweiz lieferte Marmor, feuerfesten Thon und verschiedene Mineralien; die Französischen Departemente brachten vom Rhein und der Mosel Eisen und Stahl, in rohem und verarbeitetem Zustande. Baden beschränkte sich auf Mühlsteine und Mineralien aus dem Renchthal; die Bayerische Pfalz verzichtete auf jede Betheiligung an der ersten Klasse. Hessen brachte verschiedene Mineralien und Salz. Die Nassauischen Montangewerbe waren dagegen desto zahlreicher und besser vertreten; die ausgestellten Nassauer Erzeugnisse, Eisenstein, Holzkohlen-Eisen, Guss-, Stabeisen, Nickel-, Silber-, Kupfer-, Blei- und Zinkerze, Braunstein, Schwerspath, Dachschiefer, Porzellanerde, Marmor, Braunkohle etc., zeugten von dem Reichthum des Landes an wichtigen Naturproducten, welche in nahen und entfernten Ländern Absatz finden.

Aus der Lahn gehen etwa zwei Millionen Centner Eisenstein in den Rheinverkehr über. Französische und Preussische Hütten beziehen den Nassauischen Lahn-Eisenstein, der sich durch Prozentgehalt und Güte auszeichnet. An Braunstein, der wegen seines reichen Sauerstoffgehalts in chemischen Fabriken, Glashütten und andern Industriezweigen unentbehrlich ist, liefert Nassau Hunderttausende von Centnern. Doch hat das spanische Manganhyperoxyd in den letzten Jahren dem rheinischen Handel nach Frankreich, England und Belgien Abbruch gethan. Nicht viel geringer ist der Bedarf an schwefelsaurem Baryt, den die Nassauischen Schwerspath-Gruben und Mühlen decken. Ihre Schuld ist es nicht, wenn, beiläufig gesagt, ein unehrlicher Handel und eine gewissenlose Fabrikation sich dieses specifisch schweren Stoffs geschäftig bedient, um eine Menge von Handelsgegenständen, welche nach dem Gewicht verkauft werden, damit zu verfälschen: Guano, Bleiweiss, selbst das Papier und viele andere Artikel.

Von Wichtigkeit für die Rheinschifffahrt ist in jüngster Zeit die Erschliessung grosser Steinsalzlager in Württemberg geworden. Aus dem Neckar kamen im Jahre 1861 nahe an 600,000 Ctr. dieses Artikels, an welchem selbst das billige englische Salz auf dem Niederländischen Markt einen Concurrenten findet.

Den ersten Rang in der ersten Klasse der Ausstellung nahm unter den Rheinuferstaaten Preussen ein. Rheinpreussen und Westphalen hatten Mühl- und andere Steine, Porphyr, Basalt etc., Blei, Zink, Kupfer, Nickel, Pyriten, Quecksilber und andere Erze und vor Allem Eisen und Steinkohle geliefert, die beiden grossen Factoren, das A und O

des gesammten rheinischen Verkehrs und Gewerblebens. ‚Wenn Wärme die Grundbedingung der Industrie ist und die Steinkohle das geeignetste und billigste Mittel zu ihrer Erzeugung, so ist der ungeheure Vortheil einleuchtend, welchen Preussen mit seinen beiden unerschöpflichen Kohlenbecken an der Ruhr und Saar vor allen übrigen Rheinländern voraus hat. v. Dechen berechnet die Masse Kohlen im Saarbecken auf 600,000 Millionen Centner, von denen $^9/_{10}$ in einer Tiefe, bis zu welcher der Bergbau bis jetzt noch nicht hinabgedrungen ist. Bayern hat an diesem Schatze einen nicht unerheblichen Antheil. Von ähnlichem Umfange ist das Kohlengebiet der Ruhr.

Wenn das bekannte »sic fulgent littora Rheni« auf ein Erzeugniss passt, so ist es weniger das Gold aus dem Rheinsande, als das wichtigste Mineral, das die Engländer nicht mit Unrecht den schwarzen Diamanten genannt haben. Er leuchtet von Basel bis an's Meer in tausend und abertausend Werkstätten, in denen sich die menschliche Arbeit mit den Kräften der Natur und ihren Roherzeugnissen zur Darstellung der Mittel vereinigen, welche zur Befriedigung zahlloser Bedürfnisse gebildeter Völker dienen und Gegenstände eines weit verzweigten Handels sind. Die Steinkohle, mit welcher die genannten Nebenflüsse des Rheins die Ufer des Hauptstroms auf seiner ganzen schiffbaren Länge von mehr denn hundert deutschen Meilen versorgen, hat die lebhafte Theilnahme der Rheinländer an dem Welthandel geweckt, den sie selbst weit über das Rheingebiet hinaus, tief in's Innere des alten Reichs und über den Ocean befördert.

Von gleicher Wichtigkeit wie die Kohle im Allgemeinen und für die Rheinische Industrie und den Rheinverkehr im Besondern ist das Eisen, die Grundlage des Maschinenbaues, des Eisenbahnverkehrs und zahlreicher mit der Verarbeitung der Metalle beschäftigter Industriezweige. Alle an den Rhein gränzenden Länder, mit Ausnahme der Niederlande, widmen der Eisenerzeugung grosse Sorgfalt, aber nirgends im ganzen Rheinthal wird die Production dieses unentbehrlichen Metalls, welches auf einer so glücklichen natürlichen Grundlage ruht, in solchem Maasse und mit so bedeutenden Capitalien betrieben, wie in Rheinland und Westphalen.

Das vortreffliche, zur Stahlfabrikation verwendete Spiegeleisen, welches in Siegen, Olpe und Umgegend ausschliesslich mit Holzkohle dargestellt wird, das aus den Erzen des berühmten Stahlbergs bei Müsen gewonnene Holzkohleneisen dient der Bergischen Waffen- und Messerschmied-Waaren-Fabrikation zur massenhaften Herstellung ihrer weitverbreiteten Waffen und Geräthschaften. Selbst Französische Werke am

Oberrhein beziehen das Spiegeleisen. Der erwähnte Stahlberg (im Besitz des Cöln-Müsener Bergwerk-Vereins) liefert jährlich 30,000 Tonnen Spatheisenerz, aus welchen 8000 Tonnen Spiegeleisen dargestellt werden.

Seitdem die Producte Kohle und Eisenstein durch Anlage von Eisenbahnen einander näher gebracht worden sind, hat die Zahl der Hochöfen in Rheinland und Westphalen sich bedeutend vermehrt; auch entferntere, namentlich Nassauische Werke, welche durch die Anlage der Deutz-Giessener Bahn mit dem Ruhrkohlen-Becken in directe Verbindung getreten sind, haben der Coakseisen-Fabrikation den Vorzug vor der Holzkohlen-Feuerung gegeben, während eine Anzahl von Werken in den rheinaufwärts und seitwärts belegenen, von der Saar und Ruhr allzu entfernten Gegenden, die ausschliesslich auf die Holzkohle angewiesen sind, einen harten Kampf bestehen und in der Vorzüglichkeit des Holzkohlen-Eisens das Mittel suchen müssen, sich gegenüber den mit geringeren Productionskosten arbeitenden Coaks-Eisenwerken zu behaupten.

Der Eschweiler Verein (Concordia), die Friedrich-Wilhelms-Hütte, der Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein, Oberhausen, die Heinrichs-Hütte, der Deutsch-Holländische Actien-Verein, der Phönix, der Berg- und Hütten-Verein (Neuschottland), die Friedrich-Wilhelms-Hütte, der Bergische Gruben- und Hütten-Verein bildeten auf der Ausstellung eine Gruppe Rheinisch-Westphälischer Aussteller, welche die älteste und wichtigste im Rheingebiet betriebene Industrie, den Bergbau, auf die würdigste Weise repräsentirte.

In welcher Ausdehnung die Kohlen- und Eisengewinnung von den erwähnten Gesellschaften und Werken betrieben wird, mag schliesslich aus einigen Zahlenangaben ermessen werden, die zugleich als Anhaltspunkte für die Beurtheilung der Wichtigkeit dienen können, welche die Rheinisch-Westphälische Montan-Production für die Schifffahrt auf dem Rhein und die zahlreichen auf seinen Ufern und den Ufern seiner Nebenflüsse betriebenen Industriezweige hat. — Die Gute-Hoffnungs-Hütte arbeitet mit zwei Hochöfen, 5 Cupol- und 2 Flammöfen, 5 Dampfhämmern und 7 Dampfmaschinen zu 223 Pferdekraft; die Antony-Hütte mit 3 Cupolöfen und einer Dampfmaschine von 18 Pferdekraft. Das Puddelwerk zu Oberhausen mit 22 Dampfmaschinen zu 890 Pferdekraft, 46 Puddelöfen, 38 Oefen zum Aufglühen und 7 Dampfhämmern; Oberhausen mit 6 Hochöfen, 10 Dampfmaschinen von 480 Pferdekraft, 2 Cupol- und 2 Calciniröfen, sowie 141 Coaksbrennern; die Oberhauser Kohlenwerke in 2 Gruben mit 4 Dampfmaschinen zu 570 Pferdekraft. Sämmtliche und noch verschiedene andere Werke gehören der bekannten Firma Jacobi, Haniel und

Huyssen, deren durch eigene Schlepper auf dem Rhein bewirkte Transporte im Jahre 1861 zu Berg beim Rheinzoll-Amt Coblenz 2,639,826 Centner betrugen.

Die Gesellschaft Phönix, welche mit einem Capital von 3,100,000 Thlr. gegründet worden ist, producirt auf ihren verschiedenen Werken durchschnittlich:

130,000,000	Pfd.	Roheisen,
60,000,000	»	Schienen,
30,000,000	»	Stabeisen,
6,000,000	»	Felgen,
4,000,000	»	Puddel-Stahl,
3,000,000	»	Guss.

Chemikalien.

Nirgend ist seit einem Jahrhundert den Naturwissenschaften und besonders der Chemie eine grössere Aufmerksamkeit gewidmet worden, als in den Ländern, welche der Rhein durchströmt. In ihnen sind die wichtigsten Entdeckungen gemacht worden, welche zur Gründung zahlreicher Anstalten geführt haben, die sich mit der Darstellung oder Verarbeitung der mannigfaltigen in das Gebiet der Chemikalien gehörenden Stoffe beschäftigen, ohne welche weder der Landbau, noch die Industrie ihre gegenwärtige hohe Stellung erreicht haben würden. Die berühmtesten Träger der Wissenschaft gehören diesen Ländern an; das Rheinthal, dieses grosse Laboratorium, in welchem die Natur mit ihren Agentien und Reagentien so viel Wunderbares geschaffen hat, ist die Wiege weltberühmter Chemiker, der Sitz von Lehranstalten, deren Ruf die Jünger der Chemie aus allen Theilen der Erde anzieht, der Fundort und die Bezugsstrasse der wichtigsten Rohstoffe, welche die Grundlage der chemischen Fabriken bilden; des Kochsalzes, der Kohle, des Braunsteins etc.

Auf der Ausstellung waren zwar manche bedeutende hieher gehörende Anstalten vom Rhein nicht vertreten, doch gaben die anwesenden hinreichende Gelegenheit, sich von der Verbreitung und der vorgeschrittenen Entwickelung der verschiedenen, zur 2. Classe zählenden, im Rheingebiet betriebenen Industriezweige zu überzeugen.

Eigentlich chemische, mit Erzeugung von Säuren, Alkalien, Salzen, namentlich Soda, von Chrom- und blausaurem Kali, Alaun, Chlorkalk etc. beschäftigte Fabriken hatten sich nur aus den Niederlanden, Frankreich und Rheinpreussen betheiligt, die letzteren u. A. auch mit Phosphor, Benzin, Brom, Glyzerin etc. Zahlreich waren die rheinischen Farbenfabriken vertreten: Pfälzische, Badische, Hessische, Preussische Ultramarine; Farbextracte, Anilin, Garancin; Lack-

farben lieferten Basel, Elsass, Hessen, Preussen und Niederland; pharmaceutische und medicinische Producte besonders Hessen; Mineralwasser Frankreich, Baden, Preussen; Firnisse, gebleichtes Schellack, Copal- und ähnliche Lösungen, Beizen, Buchdruckfarben Hessen; Producte der Destillation, besonders Parfümerien, Rheinpreussen, Oenanthäther und ähnliche Erzeugnisse die Pfalz; Kreosot, Holzessig Nassau; Chemikalien für die Photographie Preussen und Niederlande; Producte zum Gebrauch für die Landwirthschaft Baden.

Von welcher Bedeutung die Thätigkeit der chemischen Fabriken und der allgemeine Bedarf an chemischen Producten für die Rheinschifffahrt ist, geht aus den nachfolgenden Zahlen hervor.

Es gingen im Jahr 1861 auf dem Rhein u. A. an Säuren bei Lobith zu Thal 17,057 Ctr., bei Mannheim zu Berg 10,977 Ctr., an Salpeter bei Lobith 44,310 Ctr., bei Mainz 23,559 Ctr. zu Berg, an Schwefel bei Lobith 109,022 Ctr., bei Mainz 80,300 Ctr. zu Berg, an Farbwaaren bei Lobith 44,393 Ctr. zu Berg und 22,765 Ctr. zu Thal.

Nahrungsmittel.

Die Ufer des Rheins, welche unter dem Einfluss einer milden Sonne, befruchtender atmosphärischer Niederschläge und eines gemässigten Clima's stehen, breiteten an der Themse die herrlichen Gaben aus, mit denen die Natur sie zur leiblichen Nahrung ihrer dicht gedrängten Bevölkerung gesegnet hat und stellten zahlreiche Producte zur Schau, welche von einer glücklichen Verbindung der Industrie und Landwirthschaft zeugten. Von den im Rheinthal gewonnenen Nahrungsmitteln ist bekannt, dass sie sich durch Schmackhaftigkeit und Güte auszeichnen. Sie wachsen und gedeihen theilweise in solcher Fülle, dass sie Gegenstand eines lebhaften Handels sind und wesentlich zur Belebung der Schifffahrt auf dem Rhein beitragen, welche den Austausch der Bodenproducte der verschiedenen Rheinlande vermittelt. Der Fleiss und der Verbesserungsgeist der Menschen hat diese Länder in einen grossen herrlichen Garten umgewandelt, die wilden Wasser gebändigt, die ihn durchströmen, die früheren Sümpfe in fruchtbare Aecker verwandelt, die dichten Wälder gelichtet, den Ertrag der Wiesen und Felder erhöht, die Alles hervorbringen, dessen der Mensch zu seiner Ernährung bedarf, und Vieles mehr.

Die Cultur des Bodens hat im Rheinthal fast überall eine hohe Stufe der Entwicklung erreicht und der Werth

des Einen ist im Verhältniss zu den Fortschritten des Andern bedeutend gestiegen.

Die im Gebiet des Rheins producirten Nahrungsmittel waren auf der Ausstellung würdig vertreten, genügend für alle Tafel-Ansprüche, von dem einfachen Tisch des Arbeiters an bis zur Domprobsttafel, für die bescheidene Zunge des Taglöhners, wie für den verwöhnten Gaumen der Leckermäuler. An den Holländischen Schiffszwieback reihte sich der aromatische Alpenhonig, gesammelt an den Quellen des Rheins; an den Niederländischen Buchweizen die Strassburger Gänseleber-Pastete, an den Holländischen Genevre das Schwarzwälder Kirschwasser, die unentbehrlichen Oberrheinischen Kartoffeln, der vielgepriesene Boonecamp'sche Magbitter.

Die Schweiz hatte Käse, Honig, Absynth geliefert; Frankreich Kartoffelmehl, Oel, Getreide, Futterkräuter, Gemüse, Senf; Baden Mais, Macaroni, Hopfen; die Pfalz eingemachte Früchte, Stärke; die genannten Länder Kirschwasser und Wein (Bergsträssler und Kaiserstühler aus Baden), Schweizer und Französisches Enzianwasser, rohen und fabrizirten Tabak. Hessen brachte Chocolate, Cichorien, Schaumweine, Producte der Destillation, Cigarren; Nassau Wein; Preussen Wein, Cigarren, Mühlenfabrikate, Getreide, Feld- und Gartenfrüchte, Weinessig, Hopfen, Essenzen, Eingemachtes etc.; die Niederlande Schiffsprovisionen, Conserven, Mehl, Zucker, Chocolate und andere Zuckerpräparate, gebrannte Wasser, Reis, Pickels etc.

Zu den wichtigsten Bodenerzeugnissen des Rheinthals, die auch für die Schifffahrt von Bedeutung sind, gehören der Wein, die Kartoffeln und der Tabak. Seit Kaiser Probus gegen Ende des 3. Jahrhunderts die ersten Weinreben am Rhein, der Sage nach in der Gegend von Bacharach, gepflanzt, seit die erste Kartoffelblüthe zu Anfang des 17. Jahrhunderts den Hochzeitskranz einer jungen Herbornerin zierte, seit die Berner zu Ende desselben Jahrhunderts das Tabakrauchen zum letzten Mal bei Thurm-, Pranger- und Geldstrafe verboten, sind diese Erzeugnisse die Quelle der Nahrung und des Wohlstandes ganzer Rheinländer geworden.

In welchem Maasse die Transporte an Gegenständen der 3. Classe die Rheinschifffahrt beschäftigen, mögen einige Zahlen nachweisen: Im Jahre 1861 gingen bei Coblenz zu Thal 236,047 Ctr. Wein, Most und Cider, 1,882,851 Ctr. Kartoffeln, 102,204 Ctr. Tabak, 1,076,816 Ctr. Getreide, 21,279 Ctr. Hopfen, 40,569 Ctr. Bier, 8356 Ctr. Castanien, 89,943 Ctr. Mühlenfabrikate, 28,741 Ctr. getrocknetes Obst etc.

Verschiedene Rohstoffe und deren Verarbeitung.

Auch zu der auf die vorhergehend erwähnten drei Klassen folgenden vierten Abtheilung, welche verschiedene zur Benutzung und Verarbeitung in den Gewerben dienende animalische und vegetabilische Substanzen umfasste, waren auf der Ausstellung aus den Rheinländern mancherlei wichtige Erzeugnisse geliefert worden, unter denen sich die Schweiz mit verarbeiteten Hölzern und Seife, Baden mit Fournirhölzern, Bayern mit Knöpfen, Hessen mit Bernsteinwaaren, Elfenbeinwaaren, Zündwaaren, Wald-, Gras- und Kleesaamen, Leim, Seife, Lohrinde etc. auszeichneten. Preussen hatte Gerberlohe, Leim, Maschinenöl und ähnliche Artikel; Niederland ausser verschiedenen verarbeiteten Colonialproducten (Guttapercha etc.) Stöcke, Fischbein-Artikel, Seife, Kerzen, Stearin, Olein, Camphin, Leim, Wachs, Düngstoffe etc. geliefert.

Auch unter den Gegenständen der vierten Abtheilung sind verschiedene Artikel, die für die Schifffahrt auf dem Rhein grossen Werth haben, wie Oele, von denen im verflossenen Jahre 334,629 Ctr. bei Emmerich zu Berg eingingen; Seife, Lichter, Talg etc., von denen bei Caub 12,336 Ctr. zu Thal; Zündwaaren, von denen bei Lobith rheinabwärts 33,529 Ctr. verschifft wurden.

Eisenbahn-Geräthschaften.

An der fünften, Eisenbahngeräthschaften, Locomotiven und Wagen umfassenden Classe, hatten sich vom Rhein nur die weltberühmte Essener Anstalt, die Bochumer Gussstahl-Fabrik, Cöln und der Hörder Bergwerks- und Hüttenverein mit Achsen, Federn, Radreifen, Scheibenrädern, Bandagen etc. betheiligt. Bei aller unbestrittenen Vorzüglichkeit der von diesen Werken gelieferten Gegenstände, genügte deren Ausstellung nicht, um sich einen richtigen Begriff von der Zahl, dem Umfange und der Bedeutung der zum Theil grossartigen Anstalten zu machen, welche in den verschiedenen Rheinländern mit der Erzeugung der zum Eisenbahnverkehr nothwendigen wichtigen Bau- und Betriebsmittel beschäftigt sind. Die Mehrzahl dieser Rheinischen Anstalten enthielt sich der Betheiligung an der Ausstellung.

Noch geringer war die Theilnahme der Rheinischen Wagenfabriken an der folgenden Classe. Nur die Niederlande brachten eine Anzahl Luxuswagen, Hessen einzelne Producte seiner bedeutenden Wagenfabrikation.

Maschinen.

Die Fabrikation von Maschinen für Spinnerei und Weberei, von Werkzeugen und Hülfsmaschinen für die Verarbeitung von Holz, Metallen und andern Rohstoffen, von Dampfmaschinen, Turbinen, Mühlwerken, Schiffsmaschinen, Bergwerksmaschinen, Pumpen etc. wird in den einzelnen Rheinländern im Allgemeinen noch nicht in der Ausdehnung betrieben, welche die entwickelte Industrie dieser Länder erwarten lassen sollte. Wie die Mehrzahl der Dampfschiffe, welche den Rhein befahren, nicht in den Ländern gebaut sind, denen sie angehören, so sind auch die meisten grösseren Industriezweige und selbst der Ackerbau bei dem Bedarf an Maschinen noch auf Gegenden und Länder angewiesen, welche vom Rhein entfernt liegen, z. B. mit den Maschinen für Spinnerei und Weberei etc. besonders auf England. Der Bezug an Maschinen und Maschinentheilen zu Wasser von daher belief sich dem Gewichte nach im verflossenen Jahr auf 67,449 Ctr., welche bei Lobith zu Berg gingen.

Die Ausstellung der 7., 8. und 9. Classe enthielt gleichwohl zahlreiche, zum Theile charakteristische Beiträge fast aus allen einzelnen Rheinländern: so den bewundernswerthen Baseler Seidenband-Webstuhl, die Geräthschaften für die Niederländische Diamantenschleiferei. Die Niederländischen Maschinenfabriken brachten ausserdem landwirthschaftliche Werkzeuge, Schollenbrecher, Cultivatoren, Eggen, Dreschmaschinen, sowie Feuerspritzen, Raspeln und Feilen etc. Preussen nahm vor Allem mit dem für die Maschinen- und Werkzeug-Fabrikation so wichtigen Gussstahl und den daraus hergestellten grossen Seeschiff-Achsen, Kurbeln, Walzen etc. eine hervorragende Stellung ein und lieferte ausserdem Werkzeuge für die Tuchweberei, Kratzen, Maschinenriemen, Schläuche, Locomobile, Ventile, Sicherheits-Apparate, Roste etc. Hessen brachte Locomobile, Hülfsmaschinen, Buchdruck-, Steindruck- und Vergolder-Pressen, Pressen zur Verarbeitung des Thons, Nähmaschinen, Maschinen zum Räderschneiden, zum Cigarrenwickeln etc.; die Pfalz Buchdrucker-Handpressen, Baden Dampf-Apparate zu pharmazeutischen Zwecken etc. Vom Französischen Oberrhein waren nur wenige Werkzeuge eingereicht, Stampfhammer u. dgl., die zur Beurtheilung der Ausdehnung der Maschinenfabrikation auf dem linken Ufer des Oberrheins zu wenig Anhaltspunkte darboten.

Bauwesen.

In den dem Gebiete der Civil-Baukunst angehörenden Leistungen hat sich das Rheinthal von jeher, so lange Cultur

5*

an seinen Ufern zu Hause, besonders ausgezeichnet. Von den Strassen, den Aquaducten, den Gebäuden der Römer sind hie und da noch die merkwürdigsten Spuren vorhanden. Die grossen herrlichen Schöpfungen des Germanischen Geistes, die Werke eines Gerhard, Erwin von Steinbach und anderer berühmter Baumeister werden zu Cöln, Strassburg und Freiburg und anderen Orten längs dem Rheinstrom seit einem halben Jahrtausend von Geschlecht zu Geschlecht bewundert. Hat die Neuzeit diesen Monumenten der Baukunst vergangener Tage in architectonischer Beziehung nichts Ebenbürtiges an die Seite zu stellen, so übertrifft sie dagegen die Vergangenheit in andern wichtigen Leistungen, wie in der Anlage der Schienenwege, welche auf beiden Ufern des Stroms fast in gerader Richtung und ununterbrochen vom Fuss der Alpen bis an's Deutsche Meer sich hinziehen, in der Construction fester Brücken über den Rhein zur Vermittlung der beiderseitigen Eisenbahnen.

Seitdem die von Karl d. Gr. im Jahre 803 zu Mainz erbaute feste Brücke im Juni 813 durch die Flammen zerstört worden, gab es auf der langen Strecke von Basel bis zur Rheinmündung nur Schiffbrücken, Fähren und fliegende Brücken. Der durch die Eisenbahnen in's Leben gerufene Verkehr zwischen den verschiedenen Ländern dies- und jenseits des Rheins machte die feste Ueberbrückung desselben zur Nothwendigkeit und gab Veranlassung zur Entstehung einer ganzen Reihe von theils ausgeführten, theils projectirten Brücken-Anlagen, die zu den interessantesten und grossartigsten Erscheinungen ihrer Art im Rheingebiet gehören.

Auf der Ausstellung hatte Frankreich das bei Fundirung der Pfeiler der Eisenbahnbrücke zwischen Kehl und Strassburg angewendete System durch Modelle veranschaulicht. Hessen brachte das Modell eines Theiles der jetzt vollständig vollendeten Mainzer Brücke in $^{1}/_{10}$ der natürlichen Grösse. Ausserdem hatten die Niederlande Thonwaaren, Ziegel etc., Alabaster-Arbeiten, Kamine, künstliche Pflastersteine, hydraulischen Kalk, Gasofen-Einrichtungen, imprägnirte Hölzer, Bauschreiner- und Maurer-Arbeiten ausgestellt. Vom Preussischen Rhein waren besonders Cemente, Dachfilze, Marmor-Arbeiten und ähnliche Gegenstände geliefert worden.

Der Wassertransport von Rheinischen Baumaterialien ist sehr bedeutend. An gebrannten Gyps und Kalk gingen im verflossenen Jahre 21,500 Ctr. und ungefähr eben so viel Dachziegel und Backsteine bei Emmerich zu Thal, an Tuff und Tuffsteinen 657.260 Ctr., an Trass 72,513 Ctr., an rauhen Quadern und Bruchsteinen bei Mainz 262,265 Ctr. ebenfalls zu Thal, an Pflastersteinen, rohen Sandsteinen, ungebranntem

Kalk etc. bei Lobith 1,293,741 Ctr. zu Thal, an Cement bei Lobith zu Berg 88,880 Ctr. Am bedeutendsten sind die Transporte von Bau- und Nutzholz; sie betrugen im Jahre 1861 bei Mannheim zu Thal:

hartes Holz . . .	183,805	Cubik-Meter
weiches Holz . . .	224,595	» »
Zusammen:	408,400	Cubik-Meter

oder dem Gewichte nach 4,968,235 Centner.

Waffen.

Die Rheinische Fabrikation von Waffen aller Art wird am Rheinfall bei Schaffhausen, im Elsass, sowie im Rheinland-Westphalen lebhaft betrieben. Sie hat in den letzten Jahren, namentlich seit Anwendung des Gussstahls, bedeutende Fortschritte gemacht. Auf der Ausstellung war sie durch die Schweiz, Hessen, Preussen und die Niederlande vertreten, am stärksten und vollständigsten durch Rheinland und Westphalen mit Kanonen, Büchsen, Pistolen, blanken Waffen von allen Gattungen für's In- und Ausland. Möchten die Tage auf ewig vergangen sein, in denen längs den Ufern des Rheins von solchen Werkzeugen der Zerstörung Gebrauch gemacht werden konnte, und der im Art. 108 der Rheinschifffahrts-Acte in Bezug auf die Möglichkeit ihrer Wiederkehr ausgedrückte Wunsch nie aus dem Herzen der Brudervölker verschwinden, deren gemeinsame Interessen des Friedens und der Arbeit der Rheinstrom schützt und fördert.

Schiff-Bau und Schiff-Ausrüstung.

Ausser Preussen — mit den bereits erwähnten Erzeugnissen aus der grossen Krupp'schen Gussstahlfabrik zu Essen (Schiffsschrauben und Achsen) — und Baden — mit hanfenem Tauwerk und Seilerwaaren — hatten sich an der Ausstellung der 12. Klasse nur die beiden Länder betheiligt, denen Quellen und Mündungen des Rheins angehören: die Schweiz und die Niederlande, besonders die letzteren mit Tauwerk, Schiffsmodellen, Rettungsboot etc.

Den Rhein und seine Nebenflüsse befahren über 100 Dampfschiffe mit mehr als 150 eignen Anhängen von zusammen über 1 Million Centner Ladungsfähigkeit. Die Zahl der Segelschiffe beläuft sich — abgesehen von den Niederlanden, in denen die eigentlichen Rheinschiffe von den Schiffen anderer Gewässer nicht streng zu scheiden sind — auf ungefähr

2600 Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von nahe an 5 Millionen Centner.

Die Ausstellung gewährte wenig Anhaltspunkte zur Beurtheilung der Thätigkeit auf den verschiedenen Rheinischen Schiffswerften und in den mit Schiff-Ausrüstungsgegenständen beschäftigten Werkstätten und Fabriken, — einer Thätigkeit, welche einer bedeutenden Ausdehnung fähig sein dürfte.

Wissenschaftliche Instrumente und Photographien.

Auch an der 13. und 14. Classe, welche die physikalischen und mathematischen Instrumente, photographischen Apparate und deren Erzeugnisse umfassen, betheiligten sich nur einzelne Rheinländer. Vom Schweizer Rhein waren Baseler Photographien und Schaffhausener Instrumente eingesendet, vom Französischen Rhein Photographien, aus Baden Analyse-Waagen, Nivellirungs- und ähnliche Instrumente, photographische Ansichten lombardo-venetianischer Bauwerke; von Preussen Waagen, Instrumente zum Studium der Muskel- und Nerven-Thätigkeit, Photographien; von den Niederlanden Instrumente zum Gebrauch für die Seeschifffahrt: Chronometer, Barometer, Thermometer, Hygrometer, Compassnadeln etc., Inductionsmaschinen, Drucktelegraphen, Planetarien, electro-magnetische Glocken etc., sowie photographische Copien Rembrandt'scher Gemälde.

Uhren-Fabrikation. Musikalische Instrumente.

Die Rheinische Uhren-Fabrikation hat sich ihren Sitz im Badischen Schwarzwald gewählt und war auf der Ausstellung auch fast ausschliesslich nur durch Baden mit ihren weltberühmten Kukuksuhren, Trompeteruhren, Taschenuhren, Regulatoren für kleine und grosse Zeitmaasse von der Minute bis zum Jahre vertreten. Hessen hatte ein Thurm-Uhrwerk geliefert. An Uhren gingen im verflossenem Jahre auf dem Rhein von Mannheim zu Thal 3062 Centner. Die übrigen Rheinländer betheiligten sich an der 15. Classe nicht. Desto allgemeiner war ihre Theilnahme an der 16., für musikalische Instrumente bestimmten Classe. Die bildenden Künste, besonders die Musik, üben längs des ganzen Rheinstroms auf die gesammte Bevölkerung ihren heilsamen, heiteren Einfluss aus und geben den Sitten ein mildes, veredeltes Gepräge. Die Gesangvereine, die Troubadoure des 19. Jahrhunderts, ziehen von Land zu Land; im Reich der Töne, im Dienst der Musen vergessen die Völker, dass sie verschiedene

Sprachen reden. — Die Fabrikation musikalischer Instrumente beschäftigt vom Rheinfall bis zu den Dünen der Nordsee in allen Rheinländern zahlreiche geschickte Hände, und die Ausstellung war reichlich versehen mit Saiten- und Blas-Instrumenten aller Art, mit der Nassauischen Zither, mit dem Badischen Orchestrion, wie mit Niederländischen Cymbeln, mit Orgeln, Piano's und Pianino's, Violinen und Violoncello's, Glockenspielen, Pauken und Trompeten.

Chirurgische und andere Instrumente.

Ausser einem Berner Miskroskop, verschiedenen künstlichen Hülfsmitteln zur Verstärkung des Gehörs etc. aus Rheinpreussen, hatten nur noch die Niederlande anatomische, orthopädische Instrumente, Skelette, bewegliche Zähne u. dgl. in der 17. Classe ausgestellt.

Spinnerei und Weberei.

Die Veredelung der Spinnstoffe gehört zu den ältesten und ausgedehntesten Gewerbszweigen des Rheinthals. Die zwischen den uralten Pfahlbauten des Bodensee's entdeckten Leinengarne und die alten im Schutt römischer Bauten aufgefundenen Moguntinischen Wollgewebe deuten auf das Alter der Rheinischen Spinnerei und Weberei, die gegenwärtig, zum Theil in Verbindung mit der Färberei, Druckerei, Bleicherei und Appretur, in grossen berühmten Fabrikdistrikten und einzelnen bedeutenden Anstalten mit grossen Capitalien, zum Theil als Hausindustrie in der Rheinebene wie in den sie begränzenden Bergen betrieben wird: von fleissigen Händen, wie von unermüdlichen künstlichen Maschinen, mit der alten Kunkel sammt Spindel und Wirtel, dem ein- und zweispuligen Spinnrad, dem alten Handwebstuhl, wie mit der Mule Jenny sammt Fleyer, Streckwerk, Krempel, Whipper und Schlagmaschine, mit Powerloom und Jacquard. Fast alle Arten von Spinnstoffen werden in den Rheinländern verarbeitet: europäische wie chinesische und japanische Seide, amerikanische und indische Baumwolle, Alpaca, australische wie einheimische Wolle; alle Arten von Geweben werden erzeugt vom gröbsten bis zum feinsten und viele unter ihren gelten auf dem Weltmarkt als die vorzüglichsten unter allen, welche die Weberei schafft. Für die Rheinschifffahrt hat der Verkehr in Rohstoffen für die Spinnerei, in Halb- und Ganzfabrikaten der Weberei eine nicht geringe Bedeutung. Im verflossenen Jahre kamen auf dem Rhein bei Emmerich zu Berg 518,282 Ctr. rohe Baumwolle; es gingen bei Coblenz zu Thal

30,000 Ctr. rohe und Kunstwolle. An Seide wurden bei Emmerich zu Berg 2535 Ctr. und bei Coblenz zu Thal 3433 Ctr. verschifft, an Hanf zu Berg bei Lobith 11,626 Ctr. An Baumwollgarnen gingen 161,833 Ctr. bei Lobith zu Berg; an Leinengarn bei Coblenz 10,697 Centner zu Berg; an Wollgarn und Wollwaaren bei Emmerich 43,527 Ctr. zu Berg und 6408 Ctr. zu Thal; an Baumwollwaaren bei Mainz 56,159 Ctr. zu Thal, 69,612 Ctr. bei Coblenz zu Berg, an Leinewand daselbst 8,718 Ctr. zu Berg; an Seidenwaaren 2,154 Ctr. bei Lobith zu Berg, 3,270 Ctr. bei Mainz zu Thal; an Indigo 11,584 Ctr., an Cochenille 1,153 Ctr. bei Emmerich zu Berg.

Zu grossen Fabrikdistricten concentriren sich die Spinnerei und Weberei und die mit ihnen in enger Verbindung stehenden Färbereien, Druckereien und ähnliche Hülfsgewerbe in der nördlichen Schweiz (hauptsächlich Baumwolle und Seide), im Badischen Wiesenthal (hauptsächlich Baumwolle), im Elsass in Mühlhausen und dessen Umgebung (vorzugsweise Baumwolle) und in den Preussischen Rheinprovinzen (Wolle, Seide, Baumwolle, Leinen). Einzelne grosse Fabriken (Baumwolle- und Wollspinnereien, Webereien) liegen in den verschiedenen Ländern zerstreut. An der Ausstellung betheiligten sie sich zwar nicht alle im Verhältniss zu der Bedeutung und dem Umfange ihrer Industrie, doch zahlreich und mit allen Producten der 18. bis 24. Classen: die nördliche Schweiz mit Hand- und Maschinengewebe von Baumwolle, schwarzen Seidenstoffen, Gros du Rhin, Baseler Seidenbändern, Türkisch-Roth, Stickereien etc.; Frankreich mit den Erzeugnissen seiner grossen Elsasser Spinnereien und Webereien, Färbereien und Druckereien, mit Shirtings, Mousselinen, Jaconets, Teppichen, Plüschen etc.; Baden mit Baumwolltüchern, Westen und Winterstoffen, Hanfgespinnst, Nähseide etc.; die Pfalz mit Plüsch, Taffet, Tuchen, Bukskin, Nähgarn etc.; Hessen mit Streich- und Weftgarn, Kunstwolle, gemischten Wollgeweben etc.; Nassau mit Flachs vom Westerwald und Kunstwolle; Preussen mit baumwollenen, rohen, gefärbten, gebleichten, appretirten, melirten, geflammten Näh- und Strickgarnen, Eisengarnen, Baumwollsammet, Möbelkattun, mit leinenem Hand- und Maschinengespinnst, Zwirn, Segeltuch, mit glatten und façonnirten Seidenstoffen, mit selbstgezüchteter und selbstgehaspelter Seide, Bändern, Schirmzeugen, Taffet, Sammet, Gold- und Silberbrokaten, mit Wollplüschen, Wollbändern, Besatzbändern, Damast, Alpaca- und Angorageweben, Kachemirgarnen, Tuchen aller Art, mit gemischten Zeugen, Türkisch-Roth-Garnen, Knöpfen, Litzen etc.; Niederland endlich mit Calicots, Shirtings, Cambrics, Drellen, Maschinen-Seilwerk, Segel- und Packtuch, Seidenwaaren, Filzen, Flanellen,

Tuchen, Teppichen, Türkisch-Roth-Garnen, Gold- und Silberstickereien etc.

Häute, Leder, Federn, Haare.

Zu den bedeutendsten Rheinischen Industriezweigen gehört die Verarbeitung und Veredelung der thierischen Haut, die Lederfabrikation und die Verarbeitung des Leders. Von welcher Wichtigkeit diese Industrie und die mit Verarbeitung von Federn und Haaren beschäftigten Gewerbe für die Rheinschifffahrt sind, zeigt der Verkehr dieser Rohstoffe und Fabrikate auf der Wasserstrasse.

An Lohrinde gingen im verwichenen Jahre bei Coblenz zu Berg 24,314 Ctr.; an Sumach, Quercitron, Galläpfeln etc. bei Emmerich 65,000 Ctr.; an Häuten und Fellen bei Lobith zu Berg 59,980 Ctr. an Leder und Lederwaaren bei Caub 13,135 Ctr. zu Thal, bei Coblenz 13,694 Ctr. zu Berg; an Haaren bei Coblenz 10,354 Ctr. zu Thal; an Federn bei Mainz zu 1,939 Ctr.; ausserdem noch bedeutende Transporte von Thran, Oel etc.

Die Spiegelborke der Rheinischen Schälwaldungen, die Rheinischen Sohlleder sind weit und breit berühmt. Am Mittelrhein hat die Glanzleder-Fabrikation ihren Sitz, die hier erzeugten farbigen Saffiane gehören zu den schönsten und gesuchtesten Produkten der Leder-Industrie. Auf der Ausstellung hatten sich an der 25. und 26. Classe betheiligt: Bern mit gekräuselten Pferdehaaren und Sohlleder; Baden mit Bettfedern, lackirten und gewichsten Kalbfellen, lohgarem Leder, Verdeckleder, Saffianen, alaun- und sumachgarem Leder, Maroccos; Frankreich mit Sohl- und Oberleder, farbigen Schaaf- und Ziegenfellen; Hessen mit gefärbten Saffianen, gespaltenem und ungespaltenem Schaaf- und Kalbleder in den verschiedensten Appreturen, schwarz, weiss, bronzefarbig lackirten Schuhkalbfellen, lackirten Vachetten für Wagendecken und Schuhwerk, schwarz und weiss lackirten Häuten für Bandeliere und Sattlerarbeiten, weiss lackirtem und nicht lackirtem sämischen Leder, Büffelleder, Maschinenriemen-Leder etc., Preussen mit Calkuttahäuten, Maschinenriemen, lackirten braunen, gewichsten Ledern, Sohlleder, Sattlerarbeiten; Niederland mit Pferdehaaren, Pelzwerk, gesponnenen Kuhhaaren, Borsten und Bürsten, Sattlerwaaren, gegerbtem Leder etc.

Bekleidungs-Gegenstände.

Die Anfertigung von Bekleidungs-Gegenständen wird in manchen Gegenden des Rheins im Grossen betrieben; sie

beschäftigt Tausende von Händen und viele Maschinen. Am bedeutendsten ist die mittelrheinische Schuh- und Stiefelfabrikation, welche an der Versorgung der Weltmärkte grossen Antheil hat und auf der Ausstellung zu den am zahlreichsten und mannigfaltigsten vertretenen Erwerbzweigen der 27. Classe gehörte.

Barfussgänger begegnen uns zwar auch in den Rheinländern noch, aber ihre Zahl ist verhältnissmässig gering und auf vielen andern Punkten der Erde viel grösser. Für die Bedürfnisse aller Andern wird reichlich gesorgt, mit wollenen Strümpfen wie mit Holzpantoffeln, mit wasserdichten Stiefeln wie mit gestickten, vergoldeten Ballschuhen, mit Korksohlen wie mit Gummischuhen. Auch an anderen Bekleidungs-Gegenständen, namentlich für Kopf und Hände, fehlte es auf der Ausstellung nicht.

Die Schweiz lieferte Strohhüte und seidene Gewänder, Frankreich Strümpfe, die Pfalz und Hessen fertige Schuhe und Stiefel; Preussen Handschuhe, Unterjacken, Knöpfe, Filz; Niederland Corsette, Strümpfe, Flanellhemden, Holzschuhe, Hüte, Handschuhe etc.

Buchdruck, Papier.

Wie sich jene sieben Griechischen Städte um die Ehre stritten, die Wiege des unsterblichen Sängers der Odyssee zu sein, so machten sich einzelne Rheinländer lange die Ehre des Ursprungs der grössten Erfindung streitig, mit welcher der Genius des Menschengeschlechts die Weltgeschichte bereichert hat. Wenn die Morgenröthe der Cultur im Kampfe gegen die Römischen Kriegsschaaren am Rhein aufdämmerte, so brach mit Gutenberg's Erfindung der helle Tag an und das Licht feierte seitdem seine weltgeschichtlichen Siege über die Finsterniss. Die Herstellung der Maschinen, Geräthschaften, Halbfabrikate, welche zur Anfertigung von Büchern und Schriften aller Art erforderlich sind, die Fabrikation und Veredelung des Papiers, die fabrikmässige Erzeugung von Erziehungs- und Lehrmitteln steht in den Rheinländern auf einer hohen Stufe der Entwicklung, wie die Ausstellung von Gegenständen der 28. und 29. Classe zeigte.

An diesen Classen betheiligten sich die Rheinschweizer mit Reliefkarten, Vorlegeblättern zum Zeichnen, geologischen Kartenwerken und Musikalien; die Französischen Rheinprovinzen mit Papier für Stickerei, chemische Analysen, Druckpapier, Bronze für den Druck, mit sog. Porzellanpapier, Cartons, Büchern und Druckschriften; Baden mit Papier; Hessen mit Papier, Buntpapieren, Cartonnagen, satinirtem

Papier, Musikalien, Farbendruck, Spielkarten, Musterzeichnungen, Verlagswerken, Unterrichtsmodellen für Lehranstalten und Cabinette; Nassau mit Verlagswerken; Preussen mit Post-, Schreib- und Druckpapier, Bauspapier, Büttenpapier, Strohpapier, liniirten Büchern, Contobüchern, mit Erzeugnissen der Buchdrucker-Presse, Mineralien, Sammlungen zum Elementarunterricht, zu Löthrohrversuchen, mit Krystallmodellen etc.; die Niederlande endlich mit Pergament, Papier, Steindruck und Chromotypie, Holzschnitten, Typen, Gold- und Silberdruck, Büchern in Japanesischer, Chinesischer und andern Sprachen, mit entomologischen, anatomischen Lehrwerken etc. Der Verkehr zu Wasser in den zur Papierfabrikation nöthigen Rohmaterialien, in Papier und Druckwerken ist nicht unerheblich. Es gingen im verflossenen Jahr auf dem Rhein bei Mainz 8246 Ctr. Lumpen zu Berg und 3436 Ctr. zu Thal, bei Coblenz 21,884 Ctr. Papier zu Berg und 13,188 Ctr. zu Thal. An Büchern und andern Druckwerken gingen bei Emmerich über 1000 Ctr. zu Thal.

Bedürfnisse für Wohnung.

Für die Befriedigung der mannichfaltigen Bedürfnisse des häuslichen und socialen Lebens, für die Ausschmückung der Wohnungen ist in den Rheinländern eine Reihe von Industriezweigen beschäftigt, deren Erzeugnisse sich theils durch Billigkeit, theils durch Geschmack und Güte vortheilhaft auszeichnen und theilweise Gegenstand eines weitverbreiteten Handels sind. Auf der Ausstellung betheiligten sich an der diese Gegenstände umfassenden 30. Classe Basel mit verschiedenen Möbeln; Frankreich mit Tapeten, Bronze, Candelaber etc. vom Oberrhein; Baden mit Luxusmöbeln; Hessen mit Gegenständen für den einfachsten Haushalt wie für Wohnungen reicher und reichster Leute, mit schlichten Rohrstühlen, mit Betten, Sesseln und andern Möbeln aus den kostbarsten Stoffen, mit Parkettafeln, Bildschnitzereien, Tapeten, Bronze, Gas- und andern Lampen, mit seinen berühmten Portefeuillewaaren; Preussen mit Rahmen, Gold- und Politurleisten, Gallerien, Gardinenhaltern, Rosetten, Goldleisten etc. von Metall, Kronleuchtern etc., Korbwaaren, Besen, Bürsten, zusammengesetzten Fussböden, Möbeln etc.; die Niederlande mit Porzellan-Imitation in Holz, Mosaik, Salonmöbeln, Kokosnussmatten, Strohgeflechten, Tapeten, Marmorplatten u. dgl.

Der Transport von rohen und verarbeiteten Tischlerhölzern, Tapeten u. dgl. auf der Wasserstrasse des Rheins ist bedeutend. Bei Lobith gingen im Jahre 1861 an aussereuropäischen Hölzern zu Berg 41,449 Ctr., an Holzwaaren

und Möbeln aller Art 27,403 Ctr. zu Thal; an Tapeten bei Emmerich 2736 Ctr. zu Thal; an Waldhaar bei Mainz 12,828 Ctr. zu Thal.

Eisen- und Stahl-, Gold- und Silber-Waaren.

Ausser zu Maschinen und grösseren Werkzeugen werden bedeutende Massen Stahl und Eisen in zahllosen Rheinischen Werkstätten des Kleingewerbs und in vielen Fabriken zur Herstellung von Schneidewerkzeugen, Messerschmiedwaaren, Nägeln, Stiften, Nadeln, Küchengeschirr, Schlosserarbeiten, Handwerksgeräthschaften, und in Verbindung mit andern Metallen zu einer Menge anderer, kleinerer Gegenstände verwendet, zu denen die grossen Walzwerke, Hammerwerke und Gussstahlwerke das Material liefern.

In manchen Erzeugnissen dieser Gattung, welche auf der Ausstellung in die 31. und 32. Classe gehörten, zeichnen sich einzelne Rheingegenden besonders aus, stehen in grossem Ansehen und nehmen lebhaften Antheil an der Versorgung des Weltmarktes, so die Preussischen Rheinprovinzen mit Nadeln, Knöpfen, Feilen, Handwerkszeug etc.

Die Ausstellung war beschickt: von der nördlichen Schweiz mit Stahlwerkzeugen; von Baden mit Maschinennägeln und Stiften, Messerschmiedwaaren und Gegenständen aus emaillirtem Blech; von Frankreich mit kurzen Waaren, Schneidewerkzeug, Drahtgeweben, Striegeln, Löffeln, Gabeln etc.; von Preussen mit Spritzen, Krahnen, Metallknöpfen aller Art, Schlössern, polirten Ketten, Messerschmiedwaaren, Küchengeschirr, Drahtseilen, Hufeisen, Nähnadeln, Sensen, Sicheln, Feilen, Raspeln, Sägen, Aexten, Beilen etc.; von Niederland mit ähnlichen Gegenständen.

Die Erzeugung von Gold- und Silberwaaren (33. Classe) ist in einzelnen Rheinländern ebenfalls bedeutend, namentlich in Baden und in den Niederlanden, welche sich auf der Ausstellung vortheilhaft auszeichneten, Baden mit seinen Pforzheimer Fabrikaten, die Niederlande mit Juwelierarbeiten, Filigran- und ähnlichen Schmucksachen.

Glas- und Thon-Waaren.

Die Rheinische Glas-, Thonwaaren- und Steingutfabrikation (34. und 35. Classe) nahm an der Ausstellung mit Spiegeln aus Rheinpreussen und Baden, mit Uhrgläsern aus der Pfalz, Tafelglas, Mosaikgläsern, Fensterglas, Weinflaschen, Vitriolflaschen aus Rheinpreussen, mit Brillen und geschliffenen Gläsern aus den Niederlanden Theil. Die Badische und

Rheinpreussische Spiegelmanufacturen gehören zu den grössten Rheinischen Fabrikanstalten, und die Glasfabrikation im Kohlendistrikt der Saar steht auf einer hohen Stufe der Entwicklung. Von der ihr benachbarten Rheinpreussischen Steingut-Fabrikation kann dasselbe gesagt werden; sie war auf der Ausstellung mit zahlreichen und vortrefflichen Erzeugnissen vertreten, denen sich glasirte Dachziegel, feuerfeste Retorten, Hochofen-Decksteine, Gestell- und Schachtsteine, Tiegel für Gussstahl und andere feuerfeste Thonwaaren vom Preussischen Niederrhein, Terracotta-Gefässe aus der nördlichen Schweiz, und irdene Waaren, Pfeifen, Röhren, Ornamente aus den Niederlanden anschlossen.

Der Verkehr, welcher in den erwähnten Rheinischen Erzeugnissen auf der Wasserstrasse stattfindet, ist nicht gering. Es gingen im verflossenen Jahr an Porzellan und Steingut bei Emmerich 7347 Ctr. zu Thal, an Glas und Glaswaaren bei Coblenz zu Berg 9902 Ctr. und zu Thal 11,814 Ctr.

Blicken wir auf das in blossen Umrissen hier gegebene Bild des Rheinischen Güterlebens und des Verkehrs in Boden- und Industrie-Erzeugnissen auf der grossen Wasserstrasse des Rheinstroms zurück, so finden wir die Rheinländer von keiner der vielen Classen ausgeschlossen, welche auf der grossen Welt-Ausstellung an der Themse das Verhältniss veranschaulichten, in welchem die industrielle Thätigkeit der Völker zu den natürlichen Güterquellen ihres Bodens, zur Wissenschaft, zu den Künsten, zum Handel und Verkehr stehen. In vielen einzelnen Abtheilungen zählen die Rheinischen Gewerbs-Erzeugnisse zu den besten und vorzüglichsten, welche auf Erden producirt, am weitesten über die ganze Erde verbreitet werden. Ueberall begegnen wir hier dem Fortschritt, dem Fleiss, dem Aufschwunge auf dem Gebiet der Arbeit, wachsender Theilnahme an dem internationalen Verkehr, einer grossartigen Entwicklung der Mittel zur Beförderung der Bewegung von Menschen und Gütern zu Wasser wie zu Lande, hinüber und herüber, einer lebhaften Concurrenz unter den verschiedenen Staaten und Industriegruppen. Die Rheinländer decken nicht blos die Mehrzahl der eigenen Bedürfnisse, sondern geben auch andern Ländern nah und fern von ihren Erzeugnissen ab und schöpfen daraus die Mittel, sich die zahlreichen Producte anderer Erdtheile zugänglich zu machen. Sie sind, begünstigt durch ihre glückliche Lage im Herzen Europa's, die wichtigsten Vermittler des grossen continentalen Tausch- und Handelsprozesses der alten Welt und fördern mit ihrer Schiff-

fahrt, ihrem Handel und ihrer Industrie die europäische Cultur.

Einer näheren Betrachtung kann es indess nicht entgehen, dass diese wichtigen Faktoren des nationalen Wohlstandes der Rheinländer noch einer bedeutenderen Entwicklung fähig sind und in ihrem Interesse das allmälige Verschwinden der Ungleichheit wünschenswerth ist, welche in der das Erwerbleben der Völker bestimmenden Gesetzgebung noch stattfindet. Der Geist, welcher in dieser Gesetzgebung an den Quellen des Rheins und an seinen Mündungen, in der Schweiz und in den Niederlanden herrscht, dem wir den freien Verkehr auf dem Strome selbst verdanken, wird nach und nach das gesammte Erwerbleben am ganzen Gestade des Rheins durchdringen und die verschiedenen Nationen, deren Gebiet mit dieser grossen Pulsader des Verkehrs in Verbindung steht, einander näher bringen. Die harmonische Verschmelzung und Solidarität ihrer materiellen Interessen, die freie Concurrenz ihrer produktiven Kräfte und Leistungen, die allgemeine Förderung und Hebung des Handels, der Industrie und des Verkehrs zu Wasser wie zu Lande, der Künste und der Wissenschaften, ist das beste Bollwerk gegen die Gefahr der Wiederkehr von Zeiten traurigen Angedenkens, wie das Rheinthal deren leider nur zu viele gesehen hat.

Möchte statt ihrer der Tag kommen, an dem die zahllosen Erzeugnisse Rheinländischen Ursprungs, welche auf den drei Weltausstellungen seit 1851 zerstreut und ohne Rücksicht auf den Zusammenhang ihrer Entstehung und Erscheinung in Raum und Zeit vor Augen gelegt waren, zu einer allgemeinen Kunst- und Industrie-Ausstellung aller Länder des Rheins und seiner Nebenflüsse vereinigt werden könnten, damit die segensreichen Folgen der freien Mitbewerbung dieser Länder und die Früchte ihrer Arbeit, die Wohlthat brüderlicher Eintracht ihrer Völkerfamilie, zur Befestigung des Friedens, zu Nutz und Frommen des Handels, der Schifffahrt und Industrie der Rheinländer in einem grossen Bilde lebendig veranschaulicht wären.

Die Eisenbahnen

und der neue Zolltarif der Niederlande.

Zwei wichtige Erscheinungen in den Niederlanden nehmen die öffentliche Aufmerksamkeit in Anspruch und sind unserer besonderen Beachtung werth: die Ausbildung des mit den ungeheueren, in den letzten Jahren gemachten Ersparnissen *) aus den Colonieen in's Dasein getretenen grossen Niederländischen Eisenbahnnetzes und der neue Zolltarif der Niederlande.

Seit der Andrang der Meeresfluthen während und zu Ende des dreizehnten Jahrhunderts die Gestalt der Nieder-

---

*) Nach dem in den Kammern mitgetheilten Rechnungsabschluss über die Colonial-Einnahmen und Ausgaben vom Jahre 1862 betrugen dieselben:

Einnahmen.

Für Kaffee	878,670	Pikols . . .	40,487,260	fl.	—	cs.
» Zucker	781,500	» . . .	11,754,500	»	—	»
» Zinn	81,890	» . . .	5,914,914	»	70	»
» Indigo	3,075	» . . .	1,844,300	»	—	»
» Cochenille	60	» . . .	10,279	»	20	»
» Thee	14,140	» . . .	1,272,800	»	—	»
» Tabak	768	» . . .	33,036	»	75	»
» Gewürze			682,909	»	35	»
			62,000,000	fl.	—	cs.
Gewinn an Versicherungsprämien			500,000	»	»	»
			62,500,000	fl.	—	cs.

Ausgabe.

Renten der Restant-Schuld an die Niederländische Maatschappij . .	350,000 fl.
Colonial-Ausgaben	18,800,000 »
Kosten für Schiffe, Transport etc. .	500,000 »
	24,150,000 »
Ueberschuss	38,350,000 fl.

lande wesentlich veränderte, scheint kein Ereigniss für die weitere Umänderung der räumlichen Verhältnisse des Landes von solcher Bedeutung werden zu wollen, als die Anlage der Niederländischen Eisenbahnen und der Anschluss derselben an das Eisenbahnsystem des Continents.

Damals ward der Isthmus durchbrochen, welcher den Landsee Flevus, den heutigen Zuydersee, vom Meere trennte; heute ist es der Dampf, welcher über den für Locomotive und Eisenschienen fast noch jungfräulichen Boden hereinbricht, und in der Physiognomie des Landes eine neue wesentliche Aenderung hervorbringen wird.

Bisher waren See- und Flussschifffahrt die Hauptträger des Niederländischen Verkehrs. Handel und Industrie, mit vorwiegend maritimer Tendenz, waren an den grossen Emporien concentrirt, welche den Schwerpunkt der mächtigen Capitalkräfte bilden, über die die Niederlande zu verfügen haben.

Das Eisenbahnwesen wird einen heilsamen, tief in die wirthschaftlichen Verhältnisse der Niederlande eingreifenden Einfluss ausüben. Es wird eine gleichmässigere Vertheilung der Capitalkräfte über das ganze Land zur Folge haben; in die von den grossen Centren des Handels entfernten Gegenden Leben und Bewegung bringen; bedeutende, zur Börsenspeculation in auswärtigen Staatspapieren verwendete Summen Geldes der einheimischen Industrie und dem Activhandel mehr und mehr zuwenden; den kleinen Capitalien Gelegenheit zu productiver Thätigkeit, dem industriösen Sinn des Volkes neue Nahrung geben; den Wohlstand des flachen Landes vermehren, den Consum an Erzeugnissen des Gewerbfleisses heben. Einzelne Industriezweige werden schon jetzt in den Niederlanden in bedeutender Ausdehnung betrieben, wie die Maschinenfabrikation, der Schiffsbau und die Verarbeitung verschiedener Rohstoffe aus den Indischen Besitzungen. Die directe Verbindung mit den reichen Kohlendistricten der Nachbarländer, die Erleichterung des Bezugs von Rohstoffen, der Versendung von Fabrikaten und der Beschaffung von Arbeitskräften wird der Niederländischen Industrie zum grossen Impuls dienen.

Dass die Ausbildung des Niederländischen Eisenbahnsystems und der grossen projectirten Canalbauten zur besseren Verbindung Amsterdams und Rotterdams mit dem Meere für die Rheinschifffahrt von Bedeutung ist, unterliegt keinem Zweifel. Diejenigen, welche in den Eisenbahnen eine verderbliche Concurrenz erblicken, wollen in dem Kampf des Einen gegen die Andere eine neue der Schifffahrt ungünstige Wendung sehen. Wahrscheinlich aber bringen die Nieder-

ländischen Eisenbahnen, wenn einmal vollendet, der Rheinschifffahrt auch manchen Nutzen.

Was dem Niederländischen, in der Ausführung begriffenen Eisenbahnnetz für den internationalen Handelsverkehr noch eine besondere Wichtigkeit verleiht, ist die seit 1845 eingetretene Reform der Niederländischen Zoll-Gesetzgebung, in welcher durch das seit dem 1. November d. J. in Kraft getretene Gesetz vom 15. Aug. d. J. ein neuer wichtiger Schritt zur Beförderung des Handels und der Gewerbe geschehen ist, dem eine günstige Rückwirkung auf die Rheinschifffahrt nicht fehlen wird.

Durch den Tarif von 1845 wurden die Durchfuhrzölle in der Regel auf 5 Cents pr. Centner mit 13 Zuschussprocenten für die Amortisationscasse ermässigt, die Einfuhrzölle herabgesetzt, die Ausfuhrrechte grösstentheils aufgehoben. Die nationale Flagge blieb mit einer Ermässigung von 10% bevorzugt.

Im Jahre 1847 wurde der Getreidezoll herabgesetzt und das von den Engländern 1835 angenommene System der gleitenden Scale für die Erhebung des Getreidezolls mit einem festen Satz von 8 fl. pr. Last (30 Hektoliter) für Waizen, 6 fl. für Roggen etc. vertauscht. Bei Einfuhr unter nationaler Flagge wurden statt der erwähnten 10%, 2 fl. pr. Last Ermässigung gewährt.

Im Jahre 1850 (Gesetz vom 8. Aug.) wurden alle fremden Schiffe in den Niederländischen europäischen Häfen ohne Reciprocitätsbedingung sowohl auf Bezug auf Schiffsabgaben als Einfuhrrecht der nationalen Flagge gleichgestellt.

Durch ein zweites Gesetz von demselben Tage wurden die Transitzölle und das Rheinoctroi aufgehoben. Durch ein drittes Gesetz endlich wurde zugleich die Bedingung, dass nur die in Holland gebauten Schiffe zur Führung der nationalen Flagge berechtigt sein sollten, für erloschen erklärt.

Die lebhaft ausgesprochene Befürchtung der Niederländischen Schiffsbauer, dass die Zulassung der im Auslande gebauten Schiffe ihre Industrie zu Grunde richten würde, hat sich seitdem nicht nur nicht bewährt, sondern die liberalen Navigationsgesetze von 1850 haben der Niederländischen Schifffahrt und dem Handel einen solchen Aufschwung gegeben, dass die Thätigkeit auf den Niederländischen Werften doppelt so gross ist, wie früher.

Bei der Revision des Tarifs im Jahre 1854 wurden viele weitere Ermässigungen der Einfuhrzölle gewährt. Die Durchfuhr von Rohstoffen wurde dadurch befördert, dass auch die Einfuhr derselben bis auf wenige Ausnahmen ganz freigegeben wurde, so dass die früheren Formalitäten und Kosten des

6

Entrepôt, der Aufsicht der Zollbeamten, Plombirung etc. wegfielen.

Bei der erwähnten Revision wurden alle durch Handelsverträge einzelnen Nationen zugestandenen Ermässigungen auf alle andern Nationen ausgedehnt und dadurch die Ursprungszeugnisse überflüssig gemacht.

Der neue Tarif von 1862 unterscheidet sich von dem früheren dadurch, dass die Zollabgaben in der Regel ad valorem und nicht nach der Gattung der Waaren, nach Maass und Gewicht erhoben werden. Die grosse Mehrzahl der Artikel zahlt bei der Einfuhr 5% ad val. Rohstoffe sind in der Regel ganz frei, Halbfabrikate mit 2—3% besteuert.

Die oben erwähnten, bei der Einfuhr erhobenen 13 Extraprocente (cents additionnels) sind abgeschafft. Bis auf die Lumpen — deren Ausfuhr auch in den Nachbarländern zu Gunsten der einheimischen Papierfabrikation erschwert ist — sind alle Niederländischen Ausfuhrzölle abgeschafft.

Wir lassen den Wortlaut des neuen Gesetzes hier folgen und fügen das Gesetz in Bezug auf die Zollbefreiung für Schiffsproviant etc., so wie am Schlusse desselben den Tarif bei.

Gesetz vom 15. August 1862

(Staatsblad No. 70),

die Festsetzung des Zolltarifes betreffend.

Wir WILHELM III., von Gottes Gnaden König der Niederlanden, Prinz von Oranien-Nassau, Gross-Herzog von Luxemburg, etc. etc. etc.

Allen, die Gegenwärtiges sehen, oder lesen hören, Unsern Gruss! thun hiermit kund und zu wissen:

In Erwägung, dass Wir es nothwendig erachten, hinsichtlich der Einfuhr- sowohl, als hinsichtlich der Ausfuhr- und Durchgangs-Zölle gesetzliche Bestimmungen zu treffen;

So haben Wir, nach Anhörung Unseres Staatsrathes und mit Zustimmung Unserer Generalstaaten, für gut befunden, zu verordnen, und verordnen wie folgt:

Art. 1.

Unter der Benennung von Einfuhrzoll wird von den in dem folgenden Tarif bezeichneten Gegenständen, welche zum Verbrauche in das Königreich eingeführt werden, eine Steuer erhoben. Diese Steuer ist in dem Tarif angegeben.

Art. 2.

Diesem Einfuhrzoll sind nicht unterworfen diejenigen Waaren und Gegenstände, die im Tarife nicht genannt sind, es sei denn, dass sie nach ihrer Art und Bestimmung von selbst zu einer der Waarengattungen die im Tarife vorkommen, classificirt werden können.

Die Abgabe (Verbrauchssteuer) auf ausländischen Torf wird übrigens gemäss den Bestimmungen von Art. 1 des Gesetzes vom 26. December 1833 (*Staatsblad No.* 72) erhoben.

Art. 3.

Es wird kein Einfuhrzoll erhoben:

a. von Waaren, welche innerhalb zwei Jahren, nach deren Ausfuhr aus dem freien Handelsverkehr in den Niederlanden, aus den Niederländischen überseeischen Besitzungen wieder eingeführt werden;

b. von Waaren anerkannten Niederländischen Ursprungs, welche innerhalb zwei Jahren, nach deren Ausfuhr aus den Niederlanden, unverkauft vom fremden Markte wieder zurückkommen;

c. von Waaren, welche, nach deren Ausfuhr aus dem Niederländischen freien Handelsverkehr, wieder eingeführt werden aus solchen Ländern, wo deren Einfuhr verboten ist oder der Einfuhrzoll eine Erhöhung erfahren hat, welches zur Zeit, wo die Ausfuhr stattgefunden, hier zu Lande nicht bekannt sein konnte.

Art. 4.

Wenn die Ausfuhr der im vorigen Artikel erwähnten Waaren unter Genuss von Löschung oder Zurückgabe der auf denselben ruhenden Accise stattgefunden hat, wird die freie Einfuhr derselben nur erst dann gewährt, wenn der Betrag der gelöschten oder zurückgegebenen Accise eingezahlt worden ist.

Art. 5.

Es wird kein Einfuhrzoll erhoben:

Von den Lebensmitteln, dem Vorrath und anderen Inventarienstücken der Schiffe, zum Gebrauche am Bord einlaufender Schiffe dienend; in der Voraussetzung, dass diese Gegen-

stände als solche bei der Ankunft declarirt worden, und die mittelst Königlichen Beschlusses bestimmte Quantität nicht überschreiten.

Für diejenigen dieser Gegenstände, welche sich über die festgesetzte Quantität am Bord befinden, kann ebenfalls die freie Einfuhr gestattet werden, wenn solche mit demselben Schiffe wieder ausgeführt werden und bis zu deren Ausfuhr unter der Aufsicht der Beamten bleiben.

Die in diesem Artikel erwähnten Gegenstände sind auch keiner Verbrauchssteuer unterworfen.

Art. 6.

Kein Einfuhrzoll wird erhoben:

a. von Geräthe und Tauwerk der Holzflösse, welche als benutzt ein- und ausgeführt werden, insofern der Gebrauch derselben, bei der Einfuhr, mittelst Vorlegung des Inventarii bei einem für Ausladungen bestimmten Büreau gehörig nachgewiesen wird;

b. von den Gegenständen, welche Gesandten fremder Staaten, in den Niederlanden accreditirt, zugehören, insofern die Niederländischen Gesandten in jenen Staaten gleiche Befreiung geniessen;

c. von Reisewagen, in welchen Einwohner des Königreiches eine Reise im Auslande gemacht haben oder Fremde eine Reise hier zu Lande machen;

d. von Gegenständen, welche Reisende zu ihrem Gebrauche mit sich führen;

e. von Hausgeräthe und Effecten von Anziehenden;

f. von Baum- und Feldgewächsen von Gütern auf fremdem Grundgebiet, in einer Entfernung von innerhalb fünf tausend fünf hundert Mètres von der Grenze belegen, Niederländischen Einwohnern gehörend oder von solchen in Pacht genommen; unter Vorbehalt, dass die Einfuhr zwischen Sonnenauf- und Untergang und in der gewöhnlichen Erntezeit stattfinde und das Eigenthums- oder Pachtrecht jährlich gehörig nachgewiesen werde;

g. von leeren Säcken, Fässern, Körben, Gestellen für Käse und anderen derartigen Gegenständen, welche ausschliesslich für den Transport verfertigt und eingerichtet sind, hierzu auch wirklich gedient haben und dann wieder eingeführt werden;

h. von accisefreien Gegenständen, welche eingeführt werden, um hier im Lande einer Bearbeitung unterzogen und später wieder ausgeführt zu werden;

i. von accisefreien Gegenständen, welche innerhalb sechs Monaten, nach deren Ausfuhr in's Ausland, um einer Bearbeitung zu unterliegen, wieder eingeführt werden.

Die sub *b* erwähnten Gegenstände sind auch keiner Verbrauchssteuer (Accise) unterworfen.

Art. 7.

Die Anordnung der nöthigen Vorsichts-Maassregeln gegen den Missbrauch von Genuss oder Anfrage der in den Art. 3, 5 und 6 erwähnten Befreiungen, wird durch Königlichen Beschluss vorgeschrieben werden.

Art. 8.

Bei der Berechnung des Einfuhrzolles werden die Fractionen des Pfundes, des Liters, der Kubik-Elle oder des Guldens als volle Pfunde, Liters, Kubik-Ellen und Gulden berechnet.

Die Fractionen von Cents werden für ganze Cents berechnet.

Art. 9.

Der Einfuhrzoll beträgt für jede Angabe wenigstens fünf Cents, wie gering auch die Quantität oder der Werth der eingeführten Gegenstände sein möge.

Art. 10.

Bei der Berechnung des Einfuhrzolles von Waaren, nach dem Gewicht erhoben, und für welche in dem Tarif keine Tara festgestellt ist, wird von dem Bruttogewicht abgezogen:

a. für Waaren, in hölzernen Kisten oder Fässern verpackt, fünfzehn Procent;

b. für Waaren, in Leder, Matten, Körben, Sackleinen oder anderen derartigen Gegenständen verpackt, acht Procent.

Art. 11.

Es ist der Wahl des Zollpflichtigen überlassen, die Verzollung nach dem Nettogewicht zu entrichten, wenn er solches ermitteln lassen will.

Art. 12.

In dem Falle, wo eine grosse Menge von Fässern, Kisten, Körben, Canaster, Ballen oder Päcken von derselben Grösse und Gattung zur Verzollung angegeben werden, kann die Tara für alle nach dem Befinden einiger derselben durch die Beamten angewiesen werden.

Art. 13.

Bei gemischter Verpackung von Waaren nach dem Gewichte mit Waaren, nach dem Werthe verzollbar, kann das Nettogewicht der ersteren auf Kosten des Zollpflichtigen durch die Beamten ermittelt werden.

Art. 14.

Bei der Berechnung des Zolles von Flüssigkeiten, keiner Verbrauchssteuer unterworfen, wovon der Zoll per Maass zu entrichten ist, wird als Leckage von dem Rauminhalt der Fässer in Abzug gebracht:

a. Bei der Einfuhr zur See aus den Häfen von der Nord- und Ostsee, sowie aus den Häfen von Frankreich, Portugal und Spanien und den Häfen diesseits der Strasse von Gibraltar gelegen, sechs Procent;

b. Bei der Anfuhr zur See aus anderen Häfen zwölf Procent.

Art. 15.

Dem Zollpflichtigen, welcher sich durch den im vorigen Artikel erwähnten Abzug gefährdet achtet, steht es frei, den Zoll nach der auf seine Kosten zu ermittelnden Quantität zu entrichten.

Art. 16.

Wenn die Einfuhr von verbrauchssteuerfreien Flüssigkeiten, welche nach dem Maass verzollt werden, zu Lande oder längs den Flüssen stattfindet, wird kein Abzug für das Ausrinnen aus den Fässern gestattet.

Es steht aber dem Declaranten frei, auf seine Kosten die wirkliche Quantität durch die Beamten ermitteln zu lassen und dieselbe zu verzollen.

Art. 17.

In ausserordentlichen Fällen, oder wenn das Interesse des Handels oder der Industrie solches erheischen sollte, können die in dem Tarif festgestellten Einfuhrzölle durch Königlichen Beschluss ermässigt oder aufgehoben werden.

Dieser Unserer, darauf sich beziehende Beschluss wird, innerhalb dreissig Tagen nach der Eröffnung der ersten Sitzung der Generalstaaten, an diese unter Beifügung eines Gesetzentwurfes zur Bekräftigung vorgelegt.

Erfordern die Umstände eine solche Beschlussnahme während der Sitzung der Generalstaaten, so erfolgt die Mittheilung des Beschlusses und des darauf bezüglichen Gesetzentwurfes innerhalb dreissig Tagen nach dem Datum des Beschlusses.

Wird der Gesetzentwurf durch die Generalstaaten nicht angenommen, so gilt der Beschluss noch zwanzig Tage nach dem, an welchem der Gesetzentwurf abgelehnt worden ist.

Art. 18.

Auf die im Tarife festgestellten Einfuhrzölle werden keine additionnelle Cents *(opcenten)* erhoben.

Art. 19.

Die Einfuhr folgender Gegenstände ist verboten:

a. Bücher, als Nachdruck von wissenschaftlichen, literarischen und Kunstwerken, von welchen das Copierecht, hier im Lande oder in den Staaten, mit welchen Verträge über den Nachdruck abgeschlossen sind, vorbehalten ist.

b. Kupfermünzen und Schrötlinge zu Kupfermünzen.

Die Einfuhr von kupfernen Schrötlingen zum Behufe der Landesmünze kann mittelst Königlichen Beschlusses zugelassen werden, und zwar gegen Entrichtung des Zolls für plattirte kupferne Tafeln und Bleche.

Art. 20.

Ein Ausfuhrzoll von *fünf Gulden*, ohne additionnelle Cents, wird erhoben per 100 Kilos von leinenen und baumwollenen Lumpen, einschliesslich altes und unbrauchbares Papier, zerrissen oder nicht, alte leinene und baumwollene Kleider und Stoffe, welche nach dem Gewicht verkauft werden, sowie die Pappe oder Teig zur Papierfabrikation, ganz oder nur theilweise zubereitet. Auch von allen diesen Gegenständen, wenn sie mit wollenen Lumpen vermischt sind.

Ein Ausfuhrzoll von *zwei Gulden fünfzig Cents* wird erhoben per 100 Kilos unvermischter wollener Lumpen.

Art. 21.

Die Aus- und Durchfuhr von Kriegsmaterialien und Schiesspulver kann durch Königlichen Beschluss gänzlich oder theilweise verboten werden.

Art. 22.

Die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich der bei der Durchfuhr zu beobachtenden Formalitäten können durch Königlichen Beschluss im Interesse des Handels modificirt werden; unter Vorbehalt derjenigen Maassregeln, welche zur Versicherung der Einfuhrzölle nöthig erachtet werden.

Art. 23.

Die durch das Gesetz vom 8. August 1850 (*Staatsblad No.* 49), Art. 2, festgesetzte Einschreibungsgebühr*) von vier Procent wird auf zwei Procent reducirt.

Art. 24.

Die Befreiung von den Formalitäten hinsichtlich der Passirscheine für Transporte im Innern nach einer äusseren Richtung, wovon im Art. 161 lit. *f* des Gesetzes vom 26. August 1822 (*Staatsblad No.* 38) die Rede ist, wird für leinene, baumwollene und wollene Lumpen die Quantität auf weniger als fünf Kilos beschränkt.

Art. 25.

Die folgenden Gesetze verfallen:

Das Gesetz vom 19. Juni 1845 (*Staatsblad No.* 28); das vom 30. Mai 1847 (*Staatsblad No.* 24) mit Ausnahme der Artt. 3, 4 und 5; die Artt. 1, 2, 4 und 5 des Gesetzes vom 8. August 1850 (*Staatsblad No.* 47), der Art. 1 jedoch nur, insofern es die in Art. 3, § 1 des Gesetzes vom 19. Juni 1845 erwähnte Befreiung betrifft; die Gesetze vom 18. September 1852 (*Staatsblad No.* 176), vom 9. September 1853 (*Staatsblad No.* 101); das Gesetz vom 1. September 1854 (*Staatsblad No.* 126); der Art. 1 des Gesetzes vom 19. December 1857 (*Staatsblad No.* 164) und das Gesetz vom 23. December 1859 (*Staatsblad No.* 136).

Art. 26.

Dieses Gesetz tritt in Wirkung mit dem ersten November 1862.

Verordnen und befehlen, dass gegenwärtiges Gesetz in das *Staatsblad* eingerückt werde, und dass Unsere Minister und alle Staatsbeamten, welche es angeht, zu dessen pünktlicher Ausführung mitzuwirken haben.

Gegeben zu *Wiesbaden*, den 15. August 1862.

WILHELM.

Der Finanzminister,
G. H. Betz.

Veröffentlicht den 28. August 1862.

Der Director des Cabinets des Königs:
De Kock.

*) Für fremde Schiffe, welche man in den Niederlanden naturalisiren will.

Königlicher Beschluss

vom 6. October 1862, zur Ausführung des Gesetzes vom 15. August 1862 *(Staatsblad No. 170)*, in Bezug auf die Zoll-Befreiung für Schiffsvorrath, Proviant und Lebensmittel am Bord einlaufender Schiffe.

Wir WILHELM III., von Gottes Gnaden König der Niederlande, Prinz von Oranien-Nassau, Gross-Herzog von Luxemburg etc. etc. etc.

Gesehen den Vortrag Unseres Finanzministers vom 12. September 1862, No. 58, Ein- und Ausfuhrabgaben;

Geachtet auf die Artt. 5 und 7 des Tarifgesetzes vom 15. August 1862 (*Staatsblad No.* 170);

Den Staatsrath gehört (Gutachten vom 30. September 1862, No. 8);

Gesehen den näheren Vortrag Unseres Finanzministers, vom 4. October 1862, No. 56;

Haben verordnet und verordnen, was folgt:

Art. 1.

Die Quantität Proviant, Lebensmittel und Schiffsvorrath, welche zum Gebrauch am Bord hereinkommender Schiffe dient, und wofür kraft des obengenannten Art. 5 keine Einfuhrabgaben oder Accise erhoben werden, wird festgesetzt:

a. für Segelschiffe, welche zur See oder längs den Flüssen ankommen, und für Holzflösse, per Kopf der Schiffsmannschaft, auf:

5 Unzen (Dekagramme) Salz. — 1 Kanne (Liter) Wein. — ½ Kanne (Liter) geistiges Getränk. — 2 Kannen (Liter) Bier. — 5 Unzen (Dekagramme) Seife. — ½ Kanne (Liter) Essig. — 5 Unzen (Dekagramme) Zucker. — 10 Pfund (Kilogramme) Steinkohlen. — 1 Pfund (Kilogramme) Fleisch.

b. für jedes See- und Fluss-Dampfschiff in einmal:

5 Pfund (Kilogramme) Salz. — 10 Kannen (Liter) Wein. — 10 Kannen (Liter) geistiges Getränk. — 20 Kannen (Liter) Bier. — 5 Pfund (Kilogramme) Seife. — 3 Kannen (Liter) Essig. — 5 Pfund (Kilogramme) Zucker. — 20 Pfund (Kilogramme) Fleisch. — 5 Pfund (Kilogramme) Steinkohlen per Pferdekraft der Maschine und per Stunde Entfernung vom ersten Zoll- oder Speditionsamte bis zum Ausladungsort;

c. für andere Gegenstände, sowohl auf Segelschiffen, als auf Dampfschiffen und Holzflössen, zu solcher Quantität, dass die Einfuhrabgaben für jede der Waarengattungen nicht die Summe von einem Gulden übersteigt.

Art. 2.

Der Kapitän ist gehalten, am ersten Zoll- oder Speditionsamt Angabe von der Quantität und Gattung des am Bord sich befindenden Proviants und Vorrathes, nebst den Fässern, Kisten etc., worin diese Waaren gepackt sind, zu machen.

Art. 3.

Die im Art. 1 genannte Quantität Vorrath und Lebensmittel wird zur freien Verfügung des Kapitäns gelassen.

Art. 4.

Der mehr vorhandene Proviant oder Schiffsvorrath, welcher die im Art. 1 dieses Beschlusses angewiesene Quantität übersteigt, wird von den Beamten auf der allgemeinen Declaration vermeldet, und dafür können die gesetzlichen Maassregeln von Bewachung und Versiegelung zur Versicherung der wirklichen Ankunft derselben in dem Ausladungsort, genommen werden.

Wenn die Angabe bei Einfuhr längs den Flüssen nicht mittelst einer allgemeinen Declaration geschieht, so ist der Kapitän gehalten, am ersten Zoll- oder Speditionsamt für die Quantität, welche die im Art. 1 dieses Beschlusses erwähnte übersteigt, alle Eingangs-Formalitäten zu erfüllen, welche das Gesetz für andere Waaren vorschreibt; in diesem Falle wird auf den Documenten vermeldet, dass diese Waaren zum Proviant oder Schiffsvorrath gehören.

Art. 5.

Am Ausladungsort ist der Kapitän gehalten, den Schiffsvorrath und Proviant, welche ihm nicht zu seiner freien Verfügung gelassen sind, durch die Steuerbehörden, entweder am Bord des Schiffes oder in besondern Niederlagen verschliessen und versiegeln zu lassen, bis sie wieder ausgeführt werden; bei Vernachlässigung muss der Kapitän diese Waaren den gewöhnlichen Zollformalitäten unterwerfen.

Art. 6.

Dieser Beschluss tritt in Wirkung am 1. November 1862.

Unser Finanz-Minister ist mit der Ausführung dieses Beschlusses, welcher im *Staatsblad* aufgenommen werden soll, beauftragt.

Haag, den 6. October 1862.

WILHELM.

Der Finanz-Minister,
G. H. Betz.

Ausgefertigt den Zehnten October 1862.

Der Director des Cabinets des Königs,
De Kock.

Zolltarif

für die

Einfuhr in das Königreich der Niederlande.

Apfel- und Birnenwein, sowie Meth, das Fass 3 fl.

Bier, einschliesslich Malzextract, das Fass 3 fl.
Blechwaaren, alle nicht lackirten, nicht bemalten, ad val. 5%.
Blei, gewalzt oder in anderer Weise bearbeitet, 100 Kilogr. 7 fl. 50 cs.
Bleischroot, 100 Kilogr. 1 fl. 50 cs.
Buchdruckerlettern 100 Kilogr. 7 fl.
Citronen- und Orangenschaalen, eingemachte, ad val. 5%.

Chemicalien, Firnisse, wohlriechende Wasser, welche Alcohol oder Destillate enthalten und nach dem Tarif oder nach den Accisegesetzen nicht besonders besteuert sind, sowie Holzgeist und andere Alkohole, einfache oder zusammengesetzte Aether, Chloroform, Camphin, per Kanne 55 cs.
Chocolate, mit Zucker bereitete, 100 Kilogr. 25 fl.

Darmsaiten zu musikalischen Instrumenten, ad val. 5%.

Eisen, Eisenwaaren, gegossene, geschmiedete, geschlagene, gewalzte, die nicht besonders besteuert sind [1]), auch Ambose, ad val. 5%.
Schiffsanker, Schiffsketten und Schiffsspillen, ad val. 1%.
Eisernes Tauwerk, Nägel und Spieker, 100 Kilogr. 75 cs.

Elfenbein, verarbeitetes, ad val. 5%.

Erdgeschirr [2]), Porzellan, Steingut, irden Geschirr aller Art, so weit es nicht besonders besteuert ist [3]),
bis zum 1. Januar 1863, ad val. 10%.
vom 1. Jan. 1863 bis zum 1. Jan. 1864, ad val. 8%.
vom 1. Jan. 1864 bis zum 1. Jan. 1865, ad val. 7%.
vom 1. Jan. 1865 bis zum 1. Jan. 1866, ad val. 6%.
nach dem 1. Jan. 1867, ad val. 5%.
Töpferwaaren, Zuckerformen, neue und gebrauchte, ad val. 5%.
Irdene Tabakspfeifen, ad val. 5%.
Schmelztiegel, ad val. 1%.

Besondere Bestimmungen.

Ad 1. Eisen, gegossen in rohen Blöcken oder Stücken, Ballast-Eisen, Schmiede-Eisen, Stab-, Stangen-, Flach-, Winkel- und T-Eisen, galvanisirt oder nicht, das nicht in fertigen Eisenwaaren besteht, sondern zur weiteren Verarbeitung blos zugerichtet ist, Eisendraht, Eisenbahnschienen, Stoss- und Verbindungsplatten für Eisenbahnen, gegossene oder gezogene Gasröhren, Wasserleitungsröhren, altes Eisen, Eisenabfälle, Hammerschlag und Eisenfeile gehören nicht unter die Position »Eisenwaaren«.

Ad 2. Gebrannte Mauersteine, Dachziegel und Dachpfannen sind von der Position »Erdgeschirr« ausgeschlossen.

Ad. 3. Kleinere Gegenstände von Porzellan und Steingut, wie Kaminverzierungen, Tintenfässer, Cigarrenhalter u. dgl. gehören zu den Krämerei- und Kurzwaaren, wenn sie mit diesen verpackt eingehen.

Essig, einschliesslich Holzsäure.
Essig, welcher nach der Niederländischen Getränkwaage B. zwei Grad Stärke oder weniger enthält, das Fass 3 fl.
Essig, aller andere, von mehr Stärke, das Fass 20 fl.
Fabrik-, Ackerbau-[4]) und Dampfmaschinen und Geräthe, einschliesslich cylindrisch gefertigte Filze und dergleichen Drahtgewebe für Papierfabriken, Weberkämme, Feuerspritzen und aller Zubehör zu letzteren, ad val. 1%.
Farbwaaren, in Oel abgeriebene, mit Ausschluss der Druckerschwärze, ad val. 5%.
Fässer und Böttcherwaaren, alte und neue, ad val. 5%.
Feigen, 100 Kilogr. 2 fl.
Fischbein, geschnitten und gerissen, ad val. 5%.
Fleisch[5]) aller Art, das nicht besonders besteuert ist, und Wurst.
Frisches und gesalzenes Fleisch, 100 Kilogr. 6 fl.
Geräuchertes und gedörrtes, 100 Kilogr. 8 fl.
Hammelfleisch, Schweinefleisch und Speck, gesalzen, 100 Kilogr. 1 fl.
Geräuchert und gedörrt, 100 Kilogr. 1 fl. 25 cs.
Früchte und Obst, alle frischen und getrockneten Baumfrüchte, die nicht besonders besteuert sind, ad val. 5%.
Gesalzene und in Branntwein oder Essig eingemachte, ad val. 10%.
In Syrup oder Zucker eingemachte, 100 Kilogr. 18 fl.

Galmei oder Zink, gewalzt, in Platten, Draht, Bolzen oder Nägel, 100 Kilogr. 30 cs.
Waaren und Geräthschaften, lackirt und nicht lackirt, ad val. 5%.
Garn aus Hanf, Flachs, Werg oder Heede, Näh- und Schuhmacherzwirn, 100 Kilogr. 10 fl.
Segelgarn, 100 Kilogr. 1 fl.
Bindfaden und Siegel- oder Plombirschnur und andere dergleichen, nicht besonders angeführte Garne und Schnüre, 100 Kilogr. 3 fl.
aus Baumwolle:
gezwirntes, gefärbtes und ungefärbtes, mit Ausschluss des zum Verweben, zu Ketten geschorenen gefärbten und ungefärbten, sowie mit Ausnahme des ungebleichten zweidrähtig gezwirnten, ad val. 3%.
auf Röllchen gespultes oder gewundenes, ad val. 5%.
Wollenes s. g. Sayetgarn, sowie wollenes mit Baumwolle gemischtes, gezwirnt, gefärbt oder ungefärbt, geschwefelt oder ungeschwefelt: mit Ausschluss des zweidrähtig gezwirnten, das ungefärbt und ungeschwefelt ist, ad val. 3%.
Gemüse, eingemachtes, ad val. 5%
Geräthschaften von Holz, Eisen, Kupfer, Stahl und andere, sowie Ackerbaugeräthschaften, ad val. 5%.
Getreide und Hülsenfrüchte aller Art, Bohnen und Wicken, Erbsen, Linsen, geschälter und ungeschälter Spelz, pr. 30 Mud 1 fl. 50 cs.
alles geschälte und gebrochene Getreide, das nicht besonders besteuert ist, 100 Kilogr. 40 cs.
Brod, Zwieback und Mehl von allen Getreidearten, Griesmehl, sowie Gries und Kleie, 100 Kilogr. 40 cs.
Gypsabgüsse und andere Gegenstände von Gyps ad val. 5%.

Besondere Bestimmungen.

ad 4. Unter den hier erwähnten Ackerbaugeräthen werden nur Geräthschaften von mehr zusammengesetzter Art begriffen, wie sie durch Königl. Beschluss näher zu bestimmen sind.

ad 5. Frisches Schweinefleisch und Hammelfleisch sind unter der Position »Fleisch« nicht mitbegriffen.

Glas und Glaswaaren aller Art, sowie Spiegelglas, belegt und unbelegt [6]), ad val. 5%.
Gold- und Silberwaaren, auch nur theilweise vergoldet, mit Ausschluss von gemünztem Gold und Silber, goldene und silberne Medaillen und Spielmarken, Bruchgold und Bruchsilber [7]), ad val. 5%.
Blattgold und Blattsilber, sowie Gold- und Silberdraht, ad val. 3%.
Gutta Percha, fertige Gegenstände daraus, ad val. 5%.

Haare, verarbeitete oder gesponnene, Perücken und Locken, ad val. 5%.
Haarpuder, 100 Kilogr. 5%.
Häute, Felle und Leder:
Sohlleder, Geschirr- und Sattlerleder, ad val. 4%.
bearbeitete Häute und Felle aller Art, einschliesslich der von Robben und anderen Seethieren, sowie Pergament [8]), ad val. 2%.
zubereitete Rauchwaaren, ad val. 5%.
Sattler-, Schuhmacher-, Täschner- und alle anderen nicht besonders besteuerten Lederwaaren, ad val. 5%.
Juchten, ad val. 1%.
Holz, Schiffsbau- und Zimmerholz, bei der Einfuhr zur See in ungebrochener Ladung:
ungesägt und ungeschnitten [9]), p. Tonne von 1½ Niederl. Kubikelle 50 cs.
gesägt oder geschnitten, ad val. 75 cs.
Schiffsbau- und Zimmerholz, alles andere, nicht besonders angeführte: ungesägt und ungeschnitten [10]), ad val. 1%.

Besondere Bestimmungen.

Ad 6. Glasstücke, welche zu Pendeluhren oder zu Vasen mit künstlichen Blumen gehören, Lampenballons u. dergl. werden, wenn sie nicht in grösserer Zahl als die der Gegenstände, zu denen sie gehören und mit diesen gleichzeitig eingehen, zu diesen Gegenständen gerechnet. Von Flaschen, welche vom Auslande zum Entrepôt eingehen und die in gefüllten Zustande wieder ausgeführt werden, ist der Einfuhrzoll für Glaswaaren zu entrichten.

Ad 7. Unbeschadet der Bestimmungen in Bezug auf die Besteuerung der Gold- und Silberwaaren.

Der auf Seide gesponnene oder bearbeitete Gold- und Silberdraht wird als Posamentierarbeit betrachtet und wie Manufacturwaaren verzollt.

Ad 8. Von dieser Position sind die im bewollten oder behaarten Zustande bereiteten Felle ausgeschlossen, welche zu den zubereiteten Rauchwaaren zählen.

Ad 9. Unter dieser Position sind die Dielen begriffen, welche höchstens 5 Zoll dick, 30 Zoll breit und 4 Ellen lang sind, sowie auch Schwellen für Eisenbahnen, die, nur einmal der Länge nach geschnitten und nur roh behauen, seewärts eingeführt werden. Unter ungebrochener Ladung versteht man, dass die Hälfte des Schiffsraumes, dem Messbriefe nach. mit Holz beladen ist.

Unter dieser Position können zugelassen werden: Stabholz, rohe Dauben, Wagenschoss, Holz für Fässer und Pipen, Masten, wenn sie einen Theil einer vollen Ladung ausmachen und seewärts in ungebrochener Ladung eingehen. Brennholz ist von dieser Position ausgeschlossen.

Ad 10. Unter dieser Position können die Dielen zugelassen werden, aus denen die Boden und Hütten der auf den Flüssen ankommenden Flösse bestehen, jedoch nur in dem Verhältniss von 4 Kubikellen für jede 100 Kubikellen, welche das Floss enthält. Auch werden unter dieser Position Schwellen für Eisenbahnen zugelassen, welche nur einmal der Länge nach gesägt und blos roh behauen sind.

Holz, Schiffsbau- und Zimmerholz, alles nicht besonders aufgeführte.
gesägt oder geschnitten, ad val. 3%.
Wagenholz (dünne, eichene Bretter), ohne weitere Bearbeitung, 100 Stück 7 fl. 50 cs.
Pipenholz (Fassholz, langes), ohne weitere Bearbeitung, 100 Stück 4 fl.
Fassholz (kurzes), ohne weitere Bearbeitung, 100 Stück 1 fl.
Masten, Spieren, Ruder [11]) und Holz zu Kandis-Kisten, ad val. ½ %.
rohe Fassdauben [12]), ad val. 1%.
feines Nutzholz, Mahagoni-, Nussbaum-, Cedern-, Pock-, Palmholz u. dgl.:
ungesägt und ungeschnitten [13]), ad val. 1%.
gesägt und geschnitten, ad val. 3%.
Holzwaaren mit Ausschluss der hölzernen Schuhe, ad val. 5%.
Honig, 100 Kilogr. 2 fl. 50 cs.
Hüte und Hutfilze aller Art, ad val. 5%.

Ingwer, eingemachter, 100 Kilogr. 6 fl.
Instrumente, mathematische, physikalische, chirurgische, optische und musikalische, ad val. 5%.

Käse aller Art, mit Ausnahme des weichen oder Pottkäse, der über die Landesgränze eingeht, 100 Kilogr. 5 fl.
Kalk und Kalkäscher (zerfallener Kalk), Tonnen von 10 Mud 12 cs.
ungelöschter in Stücken, Tonnen von 10 Mud 25 cs.
Karden von Eisendraht (Kratzen), ad val. 1%.
Karten, Spielkarten und Kartenpapier, ad val. 5%.
Kartoffelmehl-Fabrikate, nicht besonders besteuerte, 100 Kilogr. 2 fl.
Kautschuck-Schuhe und andere fertige Gegenstände aus Kautschuk, ad val. 5%.
Kleider und Kleidungsstücke, neue und gebrauchte, insofern die letzteren keine Lumpen sind, ad val. 5%.
Korallen, verarbeitete, ad val. 5%.
Korbmacherwaaren, ad val. 5%.
Korinthen, 100 Kilogr. 1 fl. 50 cs.
Krämerei- oder kurze Waaren [14]), ad val. 5%.

Besondere Bestimmungen.

Ad 11. Nur die im Rohen behauenen oder sog. beschlagenen Ruder gehören unter diese Position; behobelte oder sonst bearbeitete zählen zu den Holzwaaren.

Ad 12. Dauben, abgehobelt und zugerichtet, um zu Böttcherwaaren verarbeitet zu werden, gehören zu den Holzwaaren.

Ad 13. Unter diese Position gehört auch das feine in der Stärke eines Daumens geschnittene Nutzholz.

Ad 14. Zu den Krämerei- oder kurzen Waaren gehören: Bleistifte, Brillen, Bürstenbinderwaaren, Carcassen, Cigarrenhalter, Edelsteine (unächte), Feuerzeuge, Flacons, Fleuretten, Flittergold, Galanteriewaaren, Gehstöcke (beschlagene und unbeschlagene), Glaskorallen und Glasperlen, Glas- und Sandpapier, Hornplatten, Knöpfe und Knopfformen, Korallen, Krystall (bearbeiteter), Löffel und Gabeln, Messer und Messerschmiedwaaren, Nadeln (Näh- und Strick-), Papier maché, Petschafte, Pferde- und Fliegennetze, Reissfedern, Riechfläschchen, Ringe, rothe und schwarze Zeichenkreide in Stiften, Scheeren, Schiefer- und andere Schreibtafeln, (auch metallene), Schildpatt (bearbeitetes), Schleif- und Wetzsteine, Schnallen, Siebböden, Siebe, Spielzeug, Streich-Zündhölzer, Tintenfässer, Tusch- und Farbenkasten (leere und gefüllte), und alle dergleichen Gegenstände mit oder ohne goldene, silberne oder kupferne Garnituren, vorbehaltlich

Kuchen-, Zucker- und Pastetenbäcker-Waaren, alle Esswaaren, wie Fleisch, Fische, Wildpret, Geflügel, Gemüse oder Früchte, die in luftleeren Trommeln oder Büchsen bereitet oder eingemacht sind, Champignons, Morcheln, Racahout, Mostrich und Saucen, 100 Kilogr. 25 fl.

Kupfer:
geschlagenes und gewalztes, Platten, Bolzen, Klammern, Nägel, Kupferdraht, Messingdraht, 100 Kilogr. 1 fl.
Pfannen, Kessel und andere Gegenstände von Kupfer, wie sie vom Hammer kommen, nicht besonders besteuert, 100 Kilogr. 4 fl.
fertige Kupferwaaren, lackirt und nicht lackirt, bemalt oder vergoldet, plattirt oder bronzirt, vergoldeter Kupferdraht und vergoldete kupferne Nägel, mit Ausschluss von kupfernen und bronzirten Medaillen, altem Kupfer, Kupferabfall, Feilspähnen und Hammerschlag, ad val. 5%.

Lampen mit oder ohne dazu gehörige Glocken oder Kugeln, ad val. 5%.
Limonen- oder Citronensaft, pr. Fass 3 fl.
Lichte:
Talglichte, 100 Kilogr. 3 fl.
Wachs-, Spermaceti- und andere Compositionslichte, ad val. 5%.

Macaroni, 100 Kilogr. 2 fl.
Mandeln, 100 Kilogr. 3 fl.
Manufacturwaaren und Zeuge von Wolle, einschliesslich Tuch und Kasimir, von Seide, Baumwolle, Hanf, Flachs, Werg oder Heede, Baumbast und alle anderen, ohne Unterschied ob roh, weiss, gebleicht, gummirt, gewichst, gefärbt, bedruckt, rein oder gemischt, Posamentierwaaren, Bänder, Kanten, Tüll, Tafelzeug, Zwillich, Damast, Battist, Kammertuch, Strümpfe, Mützen, Handschuhe, Socken, Hosen und alle anderen, gewebte und gestrickte Kleidungsstücke, welche nicht besonders besteuert sind, ad val. 5%.
Matten und Geflechte zu solchen, mit Ausnahme der Russischen Matten, ad val. 5%.
Mineralwasser, auch sog. eau gazeuse:
in Flaschen [15]), 100 Flaschen 50 cs.
in Krügen, 100 Kr. 25 cs.
Modewaaren, einschliesslich künstliche und Toiletten-Blumen, Paradiesvögel im bearbeiteten Zustande, Schmuckfedern, ad val. 5%.
Möbel, einschliesslich künstliche Blumen in Vasen, jedoch mit Ausschluss von Malereien in Oelfarben und Zeichnungen in dazu gehörigen Rahmen oder ohne solche, ad val. 5%.

Neusilber: Blech, 100 Kilogr. 1 fl.
Neusilberwaaren und fertige Gegenstände aus Alumin, ad val. 5%.

Oel:
Baum- oder Olivenöl, Baumwollsaamenöl, Buch-, Mohn- und andere Oele zum Genuss, Elaïn, Photogen, Steinkohlentheeröl und andere mineralische Oele, 100 Kilogr. 55 cs.
andere Saamenöle, auch Sesam-, sog. Patentöl, bis zum 1. Jan. 1864, 100 Kilogr. 2 fl. 20 cs.
nach dem 1. Jan. 1864, 100 Kilogr. 1 fl. 10 cs.
Bergamot-, Citronen-, Orangenblüthenöl (oleum neroli), Lavendel-, Rosen-

---

Besondere Bestimmungen.

der Bestimmungen in Bezug auf die Besteuerung der Gold- und Silberwaaren.

Ad 15. Bei der Einfuhr von Flaschen von 4 Kannen Inhalt und darüber beträgt die Abgabe 4 Cents per Flasche.

und andere verschiedene Oele, sofern sie im ursprünglichen Zustande eingeführt werden und nicht unmittelbar als Parfümerie zu gebrauchen oder dazu bereitet sind, ad val. 1%.
Oelkuchen, Reps-, Hanf-, Lein-, Mohn- und Erdnuss-, sowie Leinmehl, 100 Kilogr. 15 cs.
Oelsaat aller Art, nicht besonders aufgeführte, namentlich Reps-, Lein-, Dotter- und Hanfsaat, 30 Mud 10 cs.

Papier aller Art, buntes, Noten-, Tapeten-, Kartätschen- (Patronen-), graues Pack- und blaues Zuckerpapier, Registerpapier, weiss oder liniirt, Pappdeckel und Kartenpapier, ad val. 5%.
Parfümerien, Schminke, Lavendelöl, Makassaröl, Rosenöl und alle wohlriechenden, präparirten Oele und Wasser, die nicht besonders besteuert sind, ad val. 5%.
Perlmutter, verarbeitet, ad val. 5%.
Pfeffer, auch Pfefferstaub, 100 Kilogr. 1 fl. 50 cs.
Pflaumen, gebackene oder getrocknete, 100 Kilogr. 1 fl. 50 cs.
Piment und Nelkenpfeffer, 100 Kilogr. 1 fl.
Platina, verarbeitet, auch Platinadraht, pr. Kilogr. 10 cs.
Plattirte Waaren, ad val. 5%.

Rahmen und Leisten, ad val. 5%.
Regen- und Sonnenschirme, ad val. 5%.
Revalenta arabica, 100 Kilogr. 40 cs.
Reismehl, 100 Kilogr. 40 cs.
Rosinen, nicht besonders besteuerte, 100 Kilogr. 2 fl.
Korinthen, Samos- und Deina-Rosinen, 100 Kilogr. 25 cs.

Salz, raffinirtes, 100 Kilogr. 12 fl.
Schiesspulver[16]), 100 Kilogr. 5 fl.
Schiffe, Schuten und Fahrzeuge, mit der Bestimmung, im Lande zu bleiben, ad val. 1%.
Segeltuch aller Art[17]), pr. Rolle 30 cs.
Seide, bearbeitete, als Näh-, Stick- und Floretseide, ad val. 3%.
Seife[18]), harte und weiche, sowie Pourbérine und andere Seifenpulver, 100 Kilogr. 4 fl. 50 cs.
parfümirte, 100 Kilogr. 6 fl.
Syrup[19]), Melade, bearbeiteter und unbearbeiteter Koch- und anderer Syrup, Melasse und aller andere Zuckersaft, in welchem mehr als 10% fester krystallisirbarer Zucker enthalten ist, 100 Kilogr. 15 fl.
bearbeiteter und aller andere unbearbeitete Koch- und aller andere

---

Besondere Bestimmungen.

Ad 16. Die Einfuhr von Schiesspulver zu Lande und längs der kleinen Flüsse in Mengen von mehr als 25 Pfund ist verboten. Die Einfuhr von 25 Pfund und darunter kann stattfinden, wenn dabei die Vorsichtsmaassregeln, welche in Art. 1, 2 und 3 des Gesetzes vom 26. Januar 1815 für den Transport von Schiesspulver vorgeschrieben sind, beobachtet werden. Die Einfuhr auf den Flüssen ist allein gestattet auf dem Rhein, der Maas und der Schelde auf bedeckten, Mast und Segel führenden Schiffen von nicht weniger als 40 Tonnen Gehalt.

Ad 17. Rolle = 42 Ellen; längere Stücke gelten für 2 Rollen.

Ad 18. Vorbehaltlich der Verordnungen in Bezug auf die Accise auf Seife.

Ad 19. Melasse und andere Zuckersäfte, welche angewendet werden, um im Inlande zu geistigen Getränken verarbeitet zu werden, sind zollfrei unter Beobachtung der zur Verhinderung von Missbrauch durch Königl. Beschluss zu erlassenden Verordnungen.

Syrup, in welchem weniger als 10% krystallisirbarer Zucker enthalten ist, 100 Kilogr. 8 fl.

Melasse und alle anderen Zuckersäfte, in welchen 10% oder weniger krystallisirbarer Zucker enthalten ist, 100 Kilogr. 4 fl.

Spezereien, Muskatblumen und Nüsse, Gewürznelken, Mutternelken, Saft von Vanille, Zimmet und alle anderen, ad val. 5%.

Spiegel mit und ohne Rahmen, ad val. 5%.

Stärke, 100 Kilogr. 1 fl.

Stahlwaaren, mit Ausschluss von Stahl in Stangen, Lasch- und Verbindungsplatten für Eisenbahnen und von Stahldraht, ad val. 5%.

Stecknadeln, ad val. 5%.

Steine[20], verarbeitete, sowie polirter Marmor und Alabaster, auch Bildhauerarbeiten, ad val. 5%.

Gemahlen, gebrochen, geschlagen oder sog. feiner Tuffstein, Trass oder Cement, 1000 Kilogr. 75 cs.

Stroh und Spahn, in Streifen oder Bändern geflochten zu Hüten, ad val. 2%.

in Platten, sowie Garnirung, ad val. 5%.

Succade, 100 Kilogr. 3 fl.

Tabak in Rollen, Blättern oder Stengeln, 100 Kilogr. 70 cs.

In gerippten Blättern, 100 Kilogr. 1 fl. 50 cs.

Geschnittener, Karotten, Schnupf- und Rauch-Tabak, 100 Kilogr. 12 fl.

Cigarren, 100 Kilogr. 40 fl.

Tapeten und Teppiche:

Fussteppiche, Tapeten, Tischdecken aller Art, bis 1. Jan. 1863, ad val. 9%.

Vom 1. Jan. 1863 bis 1. Jan. 1864, ad val. 7%.

Nach dem 1. Jan. 1864, ad val. 5%.

Tauwerk, Kabel oder geschlagene Wanten, alles andere Tauwerk und Bockleinen, 100 Kilogr. 50 cs.

Thee[21], 100 Kilogr. 25 fl.

Uhren, Wand-Uhren, Stutz-Uhren, mit und ohne Glassturz, Pendel- und Taschen-Uhren, goldene und silberne[22], ad val. 5%.

Vermicelli, 100 Kilogr. 2 fl.

Wachsfiguren und andere Gegenstände von Wachs, die nicht besonders besteuert sind — auch Siegellack, ad val. 5%.

Wagen, ad val. 5%.

Wagnerarbeiten, zusammengesetzt oder nicht, beschlagen oder unbeschlagen, ad val. 5%.

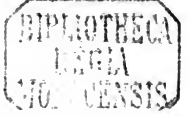
Waffen, alle kleinen Schiess- und Hand-Gewehre, als Flinten, Kara-

Besondere Bestimmungen.

Ad 20. Nicht begriffen unter dieser Position sind: ungebrannte Steine, Quadern, Marmor, Alabaster, roh oder roh behauen, sowie sie aus dem Bruche kommen, ebensowenig gesägte Steine und gesägter Marmor, sofern sie nicht in anderer Weise weiter bearbeitet, noch geschliffen oder polirt sind; ferner ebensowenig Mühlsteine, Bimstein, Steine für Lithographien, ungebrannte oder gebrannte Pflastersteine, Feuersteine, Kieselsteine, Schiefersteine und Tafeln (als Baumaterial), ungemahlener Tuffstein, Kalkstein und Marmorstatuen.

Ad 21. Die Tara beträgt für Thee in gewöhnlichen Kisten von 55 Kilogr. und mehr 18% und für den in gewöhnlichen von weniger als 55 Kilogr. 25%.

Ad 22. Mit Vorbehalt der Verordnung über die Abgabe von Gold- und Silber-Waaren.



biuer, Pistoleu und Pistolenhalfter, Piken, Hellebarden, Degen, Säbel, Bayonnette und alle andern leichten Kriegswerkzeuge, Kürasse, Helme, Degen- und Säbelgefässe, zusammengesetzt oder in einzelnen Stücken, sowie Gewehr- und Pistolenkugeln, ad val. 5%.
Geschütz [23]), metallenes, 100 Kilogr. 7 fl. 50 cs.
Geschütz, eisernes, 100 Kilogr. 1 fl. 25 cs.
Kanonenkugeln, 100 Kilogr. 75 cs.

Wildpret und Geflügel, ad val. 5%.

Zinnwaaren, ad val. 5%.

Zucker, raffinirt und roh mit raffinirtem gemischt, 100 Kilogr. 35 fl.

Ad 23. Metallene und eiserne Kanonen, welche durch Abschlagen der Zapfen oder auf andere Weise unbrauchbar gemacht sind, sind als altes Eisen oder Kupfer von dieser Position ausgeschlossen.

Der

Deutsch - Französische Handelsvertrag.

Zu den wichtigsten Ereignissen des Jahres 1862 gehört der zwischen den beiden grössten Rheinufer-Staaten am 29. März abgeschlossene Handelsvertrag. Derselbe ist vom Tage seiner Bekanntmachung an bis auf diese Stunde Gegenstand fortgesetzter, eben so gründlicher als lebhafter Verhandlungen und Besprechungen. Nicht leicht hat eine andere Erscheinung auf dem Gebiet der gemeinsamen nationalen Angelegenheiten in Deutschland einen so lebhaften Meinungsaustausch zu Wege gebracht. Dieser Kampf der Meinungen ist an sich ein sprechender Beweis für die Fortschritte, welche das Deutsche Volk in dem Verständniss und der Beurtheilung seiner eigenen materiellen Interessen gemacht hat; er wird schliesslich zu der Uebereinstimmung und Unterordnung führen, ohne welche nichts Grosses uud Gemeinnütziges zu Stande kommen kann.

Dass die in dem Vertrage von 29. März 1862 enthaltenen Bestimmungen zur Erleichterung und Regelung des gegenseitigen Verkehrs und Güteraustausches der contrahirenden Staaten nicht allen einzelnen Interessen, nicht jedem einzelnen Handels- und Industriezweige gleich vortheilhaft sein können, ist einleuchtend.

Was den gegenseitig vereinbarten Tarif betrifft, so sind die festgestellten Ermässigungen desselben das Resultat eingeräumter Concessionen und Gegenconcessionen, welche den Charakter einer den Principien der Handelsfreiheit sich zuneigenden Tarifreform tragen. Frankreich ist bei diesen Herabsetzungen vom Standpunkt des bisherigen Französischen Prohibitivtarifs bei der Einfuhr zu Lande und auf nicht nationalen Schiffen zur See, Preussen seinerseits vom Standpunkt des bisherigen protectionistischen Zollvereins - Tarifs ausgegangen. Bei der Verschiedenheit des nothwendigen Ausgangspunktes konnten nur wenige Zollsätze gegenseitig ausgeglichen werden.

Die Gleichheit der Concessionen und Gegenconcessionen kann aber nicht in der gänzlich unausführbaren Parität der Tarifpositionen gesucht, sondern muss als erreicht betrachtet werden, wenn jedes der contrahirenden Gebiete durch die Zollherabsetzungen eine entsprechende Vermehrung seiner Einfuhr ermöglicht. Diese Vermehrung lässt sich weder regeln, noch im Voraus berechnen; sie ist von der Thätigkeit und Intelligenz der gewerb- und handeltreibenden Bevölkerung abhängig.

Die zollvereinsländische Industrie arbeitet mit so bedeutenden Capitalien und in so ausgedehntem Maassstabe, dass ihr im Allgemeinen der inländische Markt bei weitem nicht mehr gross genug ist. Sie braucht neue Absatzwege und einen erweiterten Markt. Zur Erreichung dieses wichtigen Zieles dient der Deutsch-Französische Handelsvertrag, welcher uns einen bisher nur schwer zugänglichen, theilweise ganz verschlossenen Markt von 37 Millionen Consumenten öffnet. In dem gegenseitigen Austausch ihrer Producte, in der Belebung des internationalen Handels und Verkehrs, in der dadurch bewirkten Hebung des allgemeinen Wohlstandes und des Nationalvermögens, liegt für beide Nationen der segensreiche Gewinn, welchen der Handelsvertrag in Aussicht stellt.

Diejenigen Gebiete der contrahirenden Staaten, welche zu einander in geographischen Gränzverhältnissen stehen, sind besonders geeignet, aus dem Handelsvertrage Nutzen zu ziehen, darum hat derselbe für die Rheinländer und für den Rheinverkehr selbst eine hohe Bedeutung.

In Bezug auf die Concurrenz, welche entferntere Eisenbahnen der Wasserstrasse des Rheins bereiten, enthält der Vertrag eine Bestimmung, welche auf den ersten Anschein zu Besorgnissen Anlass geben könnte. Im Art. 3 wird nämlich die Einfuhr über die Hanseatischen Vorhäfen des Zollvereins an der Elbe und Weser mit der directen Einfuhr gleichgestellt. In dieser für Bremen und Hamburg sowohl wie für den Zollverein wichtigen Bestimmung liegt eine Begünstigung der Eisenbahnen, welche aus dem südlichen Deutschland nach den Mündungen der Elbe und Weser führen. Allein auch die Durchfuhr auf Belgischen Eisenbahnen ist der directen Einfuhr gleichgestellt und dieselbe Gleichstellung wird durch den in Aussicht stehenden Niederländisch-Französischen Vertrag für die Einfuhr über Niederländische Häfen erreicht werden. Es werden demnach die Producte des Zollvereins, welche zu Schiffe rheinabwärts über die Niederländischen und Belgischen Häfen und unter der Flagge dieser beiden Länder nach Frankreich und den Französischen Colonien verschifft werden, die Vortheile der unmittelbaren Einfuhr geniessen. Uebrigens fordert Frankreich gerade für diejenigen Artikel, welche

hauptsächlich dem Wassertransport angehören, entweder überhaupt keine Ursprungs-Atteste, weil sie als Rohstoffe von Eingangs-Abgaben befreit sind, oder es hat im Schlussprotokoll zum Handelsvertrag ausdrücklich für ähnliche, schwer in's Gewicht fallende Artikel, namentlich Eisen, Eisenwaaren und Maschinen, auf Ursprungszeugnisse ausdrücklich verzichtet. Es ist demnach mit Recht anzunehmen, dass der Vertrag auch dem Wasserverkehr auf dem Rhein nur überwiegend Vortheil bringen kann.

Man hat dem Vertrage zum Vorwurf gemacht, er sei ohne vorherige Anhörung der Zollvereins-Conferenz und der betheiligten Producenten zu Stande gebracht worden. Es ist indess einleuchtend, dass er bei der gegenwärtigen fehlerhaften Verfassung des Zollvereins und bei dem Gegensatz unzähliger Particular- und Privat-Interessen gar nicht hätte zu Stande kommen können, wenn die im Namen des Zollvereins handelnde Partei den Vertrag vor seinem Abschluss zum Gegenstande einer Enquête und von Verhandlungen mit den übrigen Zollvereins-Staaten hätte machen wollen. Wer viel fragt, wird viel beschieden. Robert Peel hatte die englischen Industriellen nicht gefragt, als er seine grosse Tarifreform dem Parlamente zur Annahme unterbreitete, und die grosse Enquête, welche wegen des Englisch-Französischen Vertrags in Paris abgehalten wurde, fand erst statt, nachdem der Vertrag ein fait accompli war.

Uebrigens können der Ausdruck der öffentlichen Meinung, sowohl in den Kammern als in der Presse, die Erklärungen des zweiten Deutschen Handelstags und ähnliche Kundgebungen nicht blos der Producenten, sondern auch der eben so wichtigen Consumenten füglich als die vollständigste Enquête angesehen werden.

Wenn nun Oesterreich unterm 10. Juli v. J. den Plan zu einem Oesterreich und den Zollverein umfassenden, unter einer einheitlichen Leitung der gemeinsamen Angelegenheiten stehenden, grossen Handels- und Zollverein vorgelegt und gewollt hat, dass das Zustandekommen des Deutsch-Französischen Handelsvertrags von dem Ergebniss der Verhandlungen über den projectirten Deutsch-Oesterreichischen Zollverein abhängig gemacht werden solle, so hat sich die im Namen der Deutschen Zollvereins-Staaten handelnde Regierung und die öffentliche Meinung über die Unthunlichkeit der Gewährung einer solchen Zumuthung hinreichend ausgesprochen. Es herrscht zwar in dieser Beziehung unter den einzelnen Zollvereins-Staaten noch nicht die wünschenswerthe volle Einstimmigkeit, und so lange dieselbe nicht erzielt ist, bleibt die auf kündbaren Verträgen beruhende Existenz des Deutschen Zollvereins selbst gefährdet. Aber es kann wohl nur einen Augenblick zweifel-

haft sein, ob der Zollverein am Vorabend seiner Auflösung oder seiner zeitgemässen, mit dem Deutsch-Französischen Handelsvertrage eng verbundenen Reform steht. Denn es gibt in Deutschland weder einen Staatsmann, noch einen andern aufgeklärten Geschäftsmann, der in der Zertrümmerung des Zollvereins nicht das Signal zu den trostlosesten Erscheinungen erblickte, die, wenn nicht zu den unmöglichen, doch glücklicher Weise zu den unwahrscheinlichen Dingen zählen.

Jedem Deutschen Patrioten liegt die innigere Verbindung mit den Deutschen Brüdern in Oesterreich am Herzen, und nirgends wird sie mehr gewünscht als am Rhein. Es bestehen aber hier, wie überall in Deutschland, gerechte Zweifel darüber: ob unter den gegenwärtigen Verhältnissen Oesterreichischer Seits eine vollständige Zoll- und Handelseinigung mit Deutschland das eigentliche Ziel der Anträge vom 10. Juli v. J. sein könne? Die Industriellen Oesterreichs haben es uns oft genug erklärt, dass sie sich einer solchen Einigung noch nicht gewachsen fühlen. Was ihr in unsern Augen vorhergehen muss, ist die innere einheitliche Ordnung der Oesterreichischen Zoll- und Finanzverhältnisse, die Verbesserung der Valuta, die volle Entwicklung des eignen Güterlebens auf Grund der angebahnten Erwerbsfreiheit und anderer wichtiger in der Gesetzgebung eingeleiteter Reformen.

Was wir in Frankreich durch den Vertrag gewinnen, geht für Oesterreich nicht verloren, dem wir Pionirdienste in der Richtung nach Westen leisten. Soll der Zollverein seine Mission erfüllen, so muss er den dringenden Anforderungen nachkommen, die an seine zeitgemässe Reform längst gestellt sind; er muss einen entschiedenen Schritt voran thun auf der ursprünglich betretenen Bahn des liberalen Handelssystems und daran durch Oesterreich nicht gehindert sein. Oesterreich wird uns nachfolgen: wir sind mit ihm durch Land-, Wasser- und Eisenstrassen, durch den Postverein, den Telegraphenverein, den Münzverein, durch den Vertrag von 1853 und, was mehr ist, durch die Bande des Bluts, der Sprache, der gemeinsamen Interessen zu eng verbunden, als dass wir der angekränkelten Rolle der feindlichen Brüder nicht überdrüssig sein sollten.

Ebenso gewiss aber kann uns nicht daran liegen, durch Gemeinschaft der Revenuen und Theilnahme Oesterreichs an der Leitung der Zollvereins-Angelegenheiten, nach Analogie des Deutschen Bundes, diejenige Schöpfung gefährdet zu sehen, welche auf den Trümmern des alten Deutschen Reichs als der solide Unterbau zu einem neuen grossen Reiche ohne Oesterreichs Zuthun zu Stande gekommen ist und die segensreichsten Folgen für den Wohlstand des Deutschen Volkes gehabt hat. Die Erhaltung und weitere Ausbildung dieser gesunden Grundlage

ist die Bedingung für den Frieden und die Eintracht der Deutschen Völkerschaften, für den Fortschrift ihrer nationalen Interessen, für die neubeginnende Weltstellung Deutschlands, für die weitere Anbahnung näherer Beziehungen, innigerer Verhältnisse zu Oesterreich selbst.

Mit Rücksicht auf die Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen den Deutschen Regierungen in Bezug auf den Deutsch-Französischen Handelsvertrag und die Oesterreichischen Anträge vom 10. Juli v. J. obwalten, hat die Grossherzogl. Badische Regierung unterm 1. September 1862 ein Deutsches, aus den verschiedenen Landesvertretungen zusammengesetztes Zollparlament vorgeschlagen, dessen Ausspruch für sämmtliche Vereinsregierungen maassgebend und rechtsgültig sein soll. Was auch das Schicksal dieses Antrags sein möge, er ist zu wichtig, um seiner nicht zu erwähnen. Bestände ein solches Organ, die Deutsche Geschäftswelt würde über den Fortbestand und die nothwendige Reform des Deutschen Zollvereins keinen Augenblick im Zweifel sein. Die bestehenden Verträge laufen im Fall der Kündigung mit dem Jahre 1865 ab. Wie die Sachen gegenwärtig liegen, wird die Ablehnung des Deutsch-Französischen Handelsvertrags als eine Kündigung der Zollvereins-Verträge angesehen werden. Sollte — was der Himmel verhüten möge — die Kündigung erfolgen und der Deutsche Zollverein aufgelöst werden, so würde der in einem besonderen Protokolle vorgesehene Fall eintreten, dass Preussen und Frankreich gegenseitig die Bestimmungen des Vertrags vom 29. März 1862 in Kraft treten liessen. Dass aber bei dem Eintritt einer solchen Eventualität auch die gegenwärtigen Zustände der Rheinschifffahrt auf das Empfindlichste berührt werden würden, ist einleuchtend, da die wichtigsten der freien Bewegung auf dem Rheinstrom gemachten neueren Zugeständnisse, welche über das in der Rheinschifffahrts-Acte vom 31. März 1831 festgesetzte Maass weit hinausreichen, auf Verträgen beruhen, welche mit dem Zollvereins-Vertrag selbst stehen und fallen.

Der Deutsch-Französische Vertrag hat daher für die Rheinländer seine besondere Tragweite. Wir lassen den Wortlaut desselben hier folgen.

I. Handelsvertrag.

Se. Maj. der König von Preussen und Se. Maj. der Kaiser der Franzosen, von dem gleichen Wunsch beseelt, die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Zollvereins-Staaten und Frankreich zu befestigen und die gegenseitigen Handelsverhältnisse zu erweitern, haben beschlossen, einen Vertrag zu diesem Zweck abzuschliessen, und zu ihren Bevollmächtigten ernannt . . . etc., welche nach Austausch ihrer,

in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über nachstehende Artikel übereingekommen sind.

Art. 1. Die in dem Tarif A. zu gegenwärtigem Vertrag verzeichneten, aus dem Zollverein herstammenden oder in demselben verfertigten Gegenstände sollen in Frankreich bei ihrer unmittelbaren Einfuhr zu Land wie zur See unter der Flagge eines Zollvereins-Staates oder unter Französischer Flagge zu den durch diesen Tarif festgestellten Eingangsabgaben, mit Einschluss der Zusatzdecimen, zugelassen werden.

Art. 2. Die in dem Tarif B. zu gegenwärtigem Vertrag verzeichneten, aus Frankreich herstammenden oder daselbst verfertigten Gegenstände sollen im Zollverein bei ihrer unmittelbaren Einfuhr zu Land wie zur See unter der Flagge eines Zollvereins-Staates oder unter Französischer Flagge zu den durch diesen Tarif festgestellten Eingangsabgaben zugelassen werden.

Art. 3. Die aus dem Zollverein herstammenden oder in demselben verfertigten Waaren, welche entweder über die Häfen der Hansestädte an der Elbe oder Weser, oder mittels der Belgischen oder Schweizerischen Eisenbahnen in Frankreich eingehen, sollen als unmittelbar eingeführt angesehen werden, und zwar in letzterem Falle, wenn die Eisenbahnwagen oder Colli, welche die Waaren enthalten, von dem vereinsländischen Zollamt amtlich verschlossen oder verbleit sind, die Vorlegeschlösser oder Bleie bei der Ankunft in Frankreich als unversehrt erkannt werden, und die Beförderung nach Maassgabe der unter den hohen vertragenden Theilen für den internationalen Eisenbahndienst getroffenen Abreden erfolgt. Die aus Frankreich herstammenden oder daselbst verfertigten Waaren sollen bei ihrem Eingang in den Zollverein unter denselben Bedingungen genau die gleiche Behandlung geniessen.

Art. 4. Die aus dem Zollverein nach Frankreich und die von Frankreich nach dem Zollverein ausgeführten Waaren jeder Art sollen beiderseitig von allen Ausgangsabgaben frei sein. Ausgenommen von dieser Bestimmung sind nur die nachstehend verzeichneten Lumpen und Abfälle zur Papierfabrikation. Sie bleiben einer Ausgangsabgabe unterworfen, deren Betrag festgestellt ist, wie folgt: In Frankreich: für Lumpen und Abfälle aller Art zur Papierfabrikation, nicht von reiner Wolle, und für Halbzeug 12 Fr. für 100 Kilogr., für altes Tauwerk, getheert oder nicht getheert, 4 Fr. für 100 Kilogr.; im Zollverein: für Lumpen und Abfälle aller Art zur Papierfabrikation, nicht von reiner Seide, mit Einschluss von Maculatur und Papierspänen, und für Halbzeug $1\frac{2}{3}$ Thlr., 2 fl. 55 kr., für den Zollcentner, für altes Tauwerk, alte Fischernetze und Stricke, getheert oder nicht getheert, $\frac{1}{3}$ Thlr., 35 kr., für den Zollcentner.

Art. 5. Der aus dem Zollverein herstammende Spiritus und Weingeist-Firniss soll in Frankreich, ausser den in dem Tarif A. zu gegenwärtigem Vertrag festgesetzten Eingangsabgaben, der für die gleichartigen Französischen Erzeugnisse bestehenden Verbrauchsabgabe unterworfen werden, nämlich: reiner Alkohol, Liqueure, Branntweine in Flaschen, vom Hectoliter der Abgabe von 90 Fr., Weingeist-Firniss, vom Hectoliter reinen in dem Firniss enthaltenen Weingeistes, der Abgabe von 90 Fr. Bis dahin, dass das zur Darstellung chemischer oder anderer gleichartiger Fabrikate verwandte Salz in Frankreich von der Verbrauchsabgabe befreit sein wird, sollen die nachstehend verzeichneten, mit Verwendung von Salz dargestellten Erzeugnisse zollvereinsländischen Ursprunges bei ihrer Einfuhr nach Frankreich, zur Ausgleichung der von den Französischen Fabrikanten zu entrichtenden entsprechenden Abgaben, folgenden Zusatzabgaben unterliegen:

Waare	Fr.	Cent.	
Rohe Soda	4 Fr.	55 Cent.	für 100 Kilogramm.
Krystallisirte Soda	4 »	55 »	
Schwefelsaures Natron:			
reines, wasserfrei	6 »	— »	
krystallisirt oder mit Wasser verbunden	2 »	40 »	
unreines, wasserfrei	5 »	40 »	
krystallisirt oder mit Wasser verbunden	2 »	10 »	
Schwefligsaures Natron	6 »	— »	
Calcinirte Soda	11 »	— »	
Salzsäure	3 »	— »	
Chlorkalk	7 »	50 »	
Chlorsaures Kali	66 »	— »	
Chlormagnesium	4 »	— »	
Spiegelgläser, grosse, 1 Fr. für den Meter Oberfläche.			
Hohlglas, Fensterglas und anderes weisses Glas	2 Fr.	— Cent.	für 100 Kilogr.
Glasflaschen	— »	80 »	
Ultramarin, künstlicher	6 »	75 »	
Salmiak	10 »	— »	
Vareksoda	1 »	50 »	
Gebrannte Rüben, Presslinge, rohe	1 »	25 »	
Zinnsalz	3 »	— »	

Art. 6. Im Falle der Aufhebung oder Ermässigung der bei der Ausfuhr Französischer Erzeugnisse gegenwärtig gewährten Ausfuhr-Vergütungen sollen die nach dem vorangehenden Artikel von den Erzeugnissen zollvereinsländischer Abstammung oder Fabrikation zu entrichtenden Zusatzabgaben aufgehoben oder um den nämlichen Betrag herabgesetzt werden, um welchen jene Ausfuhr-Vergütungen ermässigt worden sind. Wenn die Aufhebung erfolgt, die Regierung aber die Darstellung gewisser Französischer Erzeugnisse einer Ueberwachung, Controlle oder Verwaltungs-Aufsicht unterwirft, so sollen die unmittelbaren oder mittelbaren Lasten, welche die Französischen Fabrikanten zu tragen haben, durch eine entsprechende Zusatzabgabe auf die gleichartigen vereinsländischen Erzeugnisse ausgeglichen werden. Uebrigens ist verabredet, dass, wenn Ausfuhr-Vergütungen für andere Erzeugnisse Französischer Fabrikation bewilligt, oder wenn die gegenwärtig gewährten Ausfuhr-Vergütungen erhöht werden, die auf den Erzeugnissen zollvereinsländischer Abkunft oder Fabrikation ruhenden Abgaben eintretenden Falles um eine dem Betrage dieser Ausfuhr-Vergütungen oder der Erhöhung der Vergütung gleiche Zusatzabgabe erhöht werden können. Die bei der Ausfuhr Französischer Erzeugnisse bewilligten Ausfuhr-Vergütungen sollen genau nur die inneren Steuern ersetzen, welche auf den gedachten Erzeugnissen, oder auf den Stoffen, aus denen solche verfertigt sind, ruhen. Dem Zollverein sollen dieselben Befugnisse zustehen, welche Frankreich sich in den vorstehenden Bestimmungen vorbehält.

Art. 7. Wenn einer der hohen vertragenden Theile es nöthig findet, auf einen in den Tarifen zu gegenwärtigem Vertrag verzeichneten Gegenstand einheimischer Erzeugnisse oder Fabrikation eine neue innere Steuer oder einen Zuschlag zu der inneren Steuer zu legen, so soll der gleichartige ausländische Gegenstand sofort mit einer gleichen oder entsprechenden Abgabe bei der Einfuhr belegt werden können.

Art. 8. Die aus den Gebieten des einen der beiden Theile herstammenden und in die Gebiete des anderen Theiles eingeführten Waaren jeder Art sollen keinen höheren inneren oder Verbrauchs-Steuern unterworfen werden dürfen, als die gleichartigen Waaren einheimischer Erzeugung solche entrichten oder entrichten werden. Jedoch sollen die Eingangsabgaben um so viel erhöht werden dürfen, als die den einheimischen Producenten durch das innere Steuersystem verursachten Kosten

betragen. In Gemässheit der im Zollverein bestehenden Verabredungen sollen Französische Weine, Branntweine und Fette, welche der Eingangsverzollung unterlegen haben, auch in Zukunft von jeder weiteren, für Rechnung des Zollvereins, einzelner Vereinsstaaten oder einer Commune oder Corporation erhobenen Steuer frei bleiben.

Art. 9. Waaren aus Gold, Silber, Platin oder anderen edeln Metallen sollen, bei der Einfuhr aus dem Zollverein nach Frankreich oder umgekehrt, dem für die gleichartigen Waaren einheimischer Fabrikation bestehenden Controlle-Verfahren unterliegen und eintretenden Falles die Stempelungs- und Garantie-Gebühren nach denselben Grundsätzen wie diese bezahlen.

Art. 10. Unbeschadet der über die Behandlung von Erzeugnissen nicht zollvereinsländischen Ursprunges bei deren Einfuhr in Frankreich durch den gegenwärtigen Vertrag getroffenen Bestimmungen sollen diese Erzeugnisse den Zuschlagszöllen unterliegen, welchen die unter Französischer Flagge aus anderen als den Ursprungsländern nach Frankreich eingeführten Erzeugnisse jetzt oder in Zukunft unterworfen werden.

Art. 11. Die aus Frankreich über die Landgränze eingehenden Waaren jeden Ursprungs sollen bei dem Eingang in den Zollverein zu denselben Abgaben zugelassen werden, als wenn sie daselbst direct aus Frankreich zur See und unter Französischer Flagge eingehen. Die aus dem Zollverein über die Landesgränze eingehenden Waaren, mögen solche in dem Artikel 22 des Gesetzes vom 28. April 1816 aufgeführt sein oder nicht, sollen zum inneren Verbrauch in Frankreich gegen Entrichtung derjenigen Abgaben zugelassen werden, welche für die unter Französischer Flagge aus anderen als den Ursprungsländern kommenden Waaren bestehen.

Art. 12. Zur Erleichterung des gegenseitigen Gränzverkehrs mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen sollen Getreide in Garben oder in Stroh, Heu, Stroh und Grünfutter beiderseits zollfrei eingeführt und ausgeführt werden.

Art. 13. Wer eine Waare einführt, hat der Zollverwaltung des anderen Landes die Abkunft oder Fabrikation derselben nachzuweisen. Dieser Nachweis wird geführt durch Vorlegung einer vor einer Behörde am Orte der Versendung abgegebenen Erklärung, oder einer von dem Vorstand der zuständigen Zoll- oder Steuerbehörde ausgefertigten Bescheinigung, oder einer von dem in dem Versendungsort oder Verschiffungshafen residirenden Consul oder Consular-Agenten des Landes, wohin die Einfuhr geschehen soll, ausgefertigten Bescheinigung.

Art. 14. Die in dem gegenwärtigen Vertrag verabredeten Werthzölle sollen, nach dem Werth am Orte des Ursprunges oder der Fabrikation des eingeführten Gegenstandes, mit Hinzurechnung der zur Einbringung nach Frankreich bis zum Orte der Eingangsabfertigung erforderlichen Transport-, Versicherungs- und Commissionskosten berechnet werden. Wer einen solchen Gegenstand einführt, hat dessen Werth schriftlich zu declariren, und dieser Declaration, ausser dem Ursprungszeugniss, eine von dem Fabrikanten oder Verkäufer herrührende Faktur beizufügen, welche den wirklichen Preis derselben angibt.

Art. 15. Wenn die Zollbehörde den declarirten Werth für unzulänglich erachtet, so soll sie berechtigt sein, die Waaren zu behalten, gegen Zahlung des declarirten Preises mit einem Zuschlag von fünf vom Hundert an denjenigen, welcher dieselbe eingeführt hat. Die Zahlung muss innerhalb der auf die Declaration folgenden 14 Tage erfolgen, und es müssen die etwa erhobenen Zölle gleichzeitig erstattet werden.

Art. 16. Wenn die Zollbehörde das im vorigen Artikel verabredete Verkaufsrecht ausüben will, so kann derjenige, gegen welchen dasselbe ausgeübt werden soll, sofern er es vorzieht, die Abschätzung der Waare

durch Sachverständige verlangen. Dieselbe Befugniss steht der Zollbehörde zu, wenn sie es nicht für angemessen erachtet, sofort von dem Verkaufsrecht Gebrauch zu machen.

Art. 17. Wenn die Schätzung durch Sachverständige ergibt, dass der Werth der Waare den bei der Einfuhr declarirten nicht um fünf vom Hundert übersteigt, so soll der Zoll nach dem in der Declaration angegebenen Betrag erhoben werden. Wenn der Werth den declarirten um fünf vom Hundert übersteigt, so kann die Zollbehörde nach ihrer Wahl das Vorkaufsrecht ausüben, oder den Zoll nach dem durch die Sachverständigen ermittelten Werth erheben. Dieser Zoll soll zur Strafe um die Hälfte seines Betrages erhöht werden, wenn der von den Sachverständigen ermittelte Werth um zehn vom Hundert höher ist, als der declarirte. Die Kosten der Untersuchung sind von dem Declaranten zu tragen, wenn der durch die schiedsrichterliche Entscheidung ermittelte Werth den declarirten Werth um fünf vom Hundert übersteigt; im entgegengesetzten Falle sind dieselben von der Zollbehörde zu tragen.

Art. 18. In den durch Art. 16 vorgesehenen Fällen wird der eine der beiden sachverständigen Schiedsrichter von dem Declaranten, der andere von dem Vorstand der Local-Zollbehörde ernannt. Im Falle der Meinungsverschiedenheit oder, wenn der Declarant es verlangt, schon bei Niedersetzung des Schiedsgerichtes, wird ein Obmann von den Sachverständigen gewählt, oder sofern sich die letzteren über die Wahl nicht verständigen, von dem Präsidenten des zuständigen Handelsgerichtes ernannt. Wenn die Zollstelle, bei welcher die Declaration erfolgt, von dem Sitze des Handelsgerichtes weiter als einen Myriameter entfernt ist, so kann der Obmann von dem Friedensrichter des Bezirkes ernannt werden. Die schiedsrichterliche Entscheidung muss innerhalb der auf die Niedersetzung des Schiedsgerichtes folgenden 14 Tage abgegeben werden.

Art. 19. Die durch den gegenwärtigen Vertrag festgesetzten Zölle sollen auf Grund von Havarieen oder irgend welcher Verschlechterung der Waaren nicht ermässigt werden.

Art. 20. Die Revision und Eingangs-Verzollung der nach dem Werthe besteuerten reinen oder gemischten Gewebe, welche aus dem Zollverein eingehen, kann in Frankreich nur erfolgen in den Häfen von Bordeaux, Nantes, Havre, Boulogne, Calais, Dünkirchen, Rouen, Nizza, Marseille, Algier und Oran, und bei den Zollämtern zu Lille, Valenciennes, Metz, Strassburg, Mühlhausen, Chambery, Paris und Lyon, sowie bei denjenigen anderen Zollämtern, deren Bestimmung sich die Französische Regierung für die Zukunft vorbehält.

Art. 21. Bei der Revision der zollvereinsländischen Gewebe, welche nach der Anzahl der auf seinem Raume von fünf Quadrat-Millimeter befindlichen Fäden besteuert sind, soll jeder Bruchtheil eines Fadens unberücksichtigt bleiben.

Art. 22. Wer Maschinen und mechanische Geräthe, oder einzelne Theile derselben, oder irgend eine andere in dem gegenwärtigen Vertrage verzeichnete Waare einführt, soll nicht verpflichtet sein, der Zollbehörde ein Modell oder eine Zeichnung des eingeführten Gegenstandes vorzulegen.

Art. 23. Die aus einem der beiden Gebiete eingehenden, oder nach demselben ausgehenden Waaren aller Art sollen gegenseitig in dem anderen Gebiete von jeder Durchgangs-Abgabe befreit sein. Die Französische Regierung hält jedoch das Verbot der Durchfuhr von Schiesspulver aufrecht, und behält sich vor, die Durchfuhr von Kriegswaffen von besonderen Ermächtigungen abhängig zu machen. Im Zollverein bleibt die Durchfuhr des Salzes von einer besonderen Erlaubniss abhängig. In Beziehung auf die Durchfuhr sichern sich die hohen vertragenden Theile in jeder Hinsicht die Behandlung der meistbegünstigten Nation zu.

Art. 24. Bis zur Vollendung der Eisenbahnen von Saint-Jean-de-Maurienne nach der Italienischen, und von Bayonne nach der Spanischen Gränze, wird die Französische Verwaltung auf die aus dem Zollverein kommenden oder dorthin gehenden Waaren unter den nachstehenden Bedingungen dieselben Erleichterungen der Durchfuhr zur Anwendung bringen, wie wenn der Eingang und der Ausgang in den gedachten Richtungen mittelst der Eisenbahn stattfände: 1) Die Beförderung muss in geschlossenen Wagen stattfinden, welche mit einer durch ein Vorhängeschloss genügend verschliessbaren Einladethür versehen sind; 2) bei dem Französischen Eingangs-Amte muss eine Declaration abgegeben werden; 3) der Wagenführer oder Transport-Unternehmer muss für die im Falle von Hinterziehungen fälligen Abgaben und Strafgelder Caution leisten.

Art. 25. Die Unterthanen der hohen vertragenden Theile können gegenseitig in jedem Theile der beiderseitigen Gebiete ungehindert eintreten, reisen oder sich aufhalten, um daselbst ihre Geschäfte wahrzunehmen, und geniessen hierbei für ihre Person und ihr Vermögen denselben Schutz und dieselbe Sicherheit, wie die Inländer. Sie sind befugt, in den Städten und Häfen die benöthigten Häuser, Waarenlager, Läden und Grundstücke zu miethen oder zu besitzen, ohne deshalb anderen allgemeinen oder örtlichen Abgaben, Auflagen oder Verpflichtungen, von welcher Art sie sein mögen, zu unterliegen, als denjenigen, welche den Inländern aufgelegt sind oder künftig aufgelegt werden möchten. Desgleichen sollen sie, in Bezug auf Handel und Gewerbe, aller Vorrechte, Befreiungen und sonstigen Begünstigungen irgend welcher Art sich erfreuen, welche die Inländer jetzt oder künftig geniessen. Es versteht sich jedoch, dass durch die vorstehenden Verabredungen den besonderen Gesetzen, Verordnungen und Reglements kein Eintrag geschieht, welche in Bezug auf Handel, Gewerbe und Polizei in dem Gebiete jedes vertragenden Staates bestehen und auf die Unterthanen aller anderen Staaten Anwendung finden. In dieser Hinsicht sollen die gegenseitigen Unterthanen gleich denjenigen des meistbegünstigten Staates behandelt werden.

Art. 26. Französische Fabrikanten und Kaufleute, sowie ihre reisenden Diener, welche in Frankreich in einer dieser Eigenschaften gehörig patentirt sind, können im Zollverein, ohne dafür einer Gewerbesteuer zu unterliegen, Einkäufe für das von ihnen betriebene Geschäft machen und mit oder ohne Proben Bestellungen suchen, ohne jedoch Waaren mit sich herumzuführen. Eben so soll es in Frankreich mit den Fabrikanten und Kaufleuten aus den Staaten des Zollvereins und deren reisenden Dienern gehalten werden. Die zur Erlangung dieser Steuerfreiheit erforderlichen Förmlichkeiten werden im gemeinsamen Einverständniss festgesetzt.

Art. 27. Eingangszollpflichtige Gegenstände, welche als Muster dienen und in den Zollverein von Französischen Handlungs-Reisenden, oder in Frankreich von Handlungs-Reisenden, die einem Zollvereins-Staate angehören, eingeführt werden, sollen beiderseits, unter den zur Sicherstellung ihrer Wiederausfuhr oder Niederlegung in einem Packhofe erforderlichen Zollförmlichkeiten, zeitweise zollfrei niedergelassen werden. Diese Förmlichkeiten werden im gemeinsamen Einverständnisse unter den vertragenden Theilen geregelt.

Art. 28. In Betreff der Bezeichnung oder Etiquettirung der Waaren oder deren Verpackung, der Muster und der Fabrik- oder Handelszeichen sollen die Unterthanen eines jeden der vertragenden Staaten in dem anderen denselben Schutz wie die Inländer geniessen. Wegen des Gebrauches der Fabrikzeichen des einen Landes in dem anderen soll eine Verfolgung nicht stattfinden, wenn die erste Anwendung dieser

Fabrikzeichen in dem Lande, aus welchem die Ausfuhr der Erzeugnisse erfolgt, in eine frühere Zeit fällt, als die durch Niederlegung oder auf andere Weise bewirkte Aneignung dieser Zeichen in dem Lande der Einfuhr.

Art. 29. Zur Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen werden die hohen vertragenden Theile die Zoll-Abfertigung des internationalen Verkehrs auf den den Zollverein und Frankreich verbindenden Eisenbahnen so weit erleichtern, als die fiscalischen Interessen es zulassen.

Art. 30. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Handelsvertrages finden Anwendung auf Algerien, sowohl hinsichtlich der Ausfuhr der Erzeugnisse dieser Besitzung, als auch hinsichtlich der Einfuhr der aus dem Zollvereine herstammenden Waaren.

Art. 31. Jeder der beiden hohen vertragenden Theile verpflichtet sich, dem anderen jede Begünstigung, jedes Vorrecht und jede Ermässigung der Eingangs- oder Ausgangs-Abgaben für die in dem gegenwärtigen Vertrage verzeichneten oder nicht verzeichneten Gegenstände zu Theil werden zu lassen, welche er einer dritten Macht in der Folge zugestehen möchte. Sie machen sich ferner verbindlich, gegen einander keinen Einfuhrzoll oder Einfuhrverbot und kein Ausfuhrverbot in Kraft zu setzen, welches nicht zu gleicher Zeit auf die anderen Nationen Anwendung fände. Die hohen vertragenden Theile verpflichten sich jedoch, die Ausfuhr von Steinkohlen nicht zu verbieten.

Art. 32. Der gegenwärtige Vertrag soll während eines Zeitraumes von zwölf Jahren, vom Tage des Austausches der Ratificationen an gerechnet, in Kraft bleiben. Im Falle keiner der beiden hohen vertragenden Theile zwölf Monate vor dem Ablaufe des gedachten Zeitraumes seine Absicht, die Wirkungen des Vertrages aufhören zu lassen, kundgegeben haben sollte, so bleibt derselbe in Geltung bis zum Ablaufe eines Jahres, von dem Tage ab, an welchem der eine oder der andere der hohen vertragenden Theile denselben gekündigt hat. Wenn jedoch vor Ablauf des oben bezeichneten Zeitraumes der Zollverein sich auflösen sollte, so treten die in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltenen wechselseitigen Verpflichtungen gleichzeitig mit den Zollvereinsverträgen ausser Kraft. Die hohen vertragenden Theile behalten sich die Befugniss vor, nach gemeinsamer Verständigung in diesen Vertrag jederlei Abänderungen aufzunehmen, welche mit dem Geiste und den Grundlagen desselben nicht im Widerspruche stehen, und deren Nützlichkeit durch die Erfahrung dargethan werden möchte. Er findet auf jeden deutschen Staat Anwendung, welcher später dem Zollvereine beitritt.

Art. 33. Gegenwärtiger Vertrag soll zwei Monate nach dem Austausche der Ratifications-Urkunden in Kraft treten. Die Ratifications-Urkunden sollen in Berlin, und zwar so bald als möglich ausgetauscht werden. Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu etc. etc.

II. Schluss-Protocoll.

Bei der Unterzeichnung des Handelsvertrags, des Schifffahrtsvertrags und der Uebereinkunft wegen des internationalen Verkehrs auf den Eisenbahnen, welche am heutigen Tage zwischen dem Zollverein und Frankreich abgeschlossen worden sind, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten Sr. Majestät des Königs von Preussen und Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen die nachstehenden Vorbehalte und Erklärungen niedergelegt:

1. In Betreff des Handelsvertrags.

A. Die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen erklärten, dass ihre Regierung die allgemeine Förmlichkeit der Ursprungs-Zeugnisse nur bis zum vollständigen Abschluss der mit anderen Staaten noch schwebenden Verhandlungen aufrecht erhalten wolle, dass sie aber, um die Verkehrsbeziehungen zwischen Frankreich und dem Zollverein zu erleichtern, die Absicht habe, sobald der Vertrag in Kraft getreten sei, die Verpflichtung zur Beibringung von Ursprungs-Nachweisen für die nachstehend genannten Gegenstände aufzuheben, nämlich:

Eisen, Kupfer, rein oder legirt, gewalzt oder geschmiedet, in Stangen oder Platten. Zink, gewalztes. Blei, gewalztes; mit Antimon legirt, in Mulden. Zinn, mit Antimon legirt, in Barren; rein oder legirt, gehämmert oder gewalzt. Quecksilber, gediegenes. Antimon, Schwefel, gegossenes: metallisches oder regulinisches Nickel. Eisengusswaaren, Waaren aus Schmiedeisen und Stahlwaaren. Messerschmiedwaaren aller Art. Instrumente, chirurgische, optische und chemische. Werkzeuge von Schmiedeisen, verstählte. Waaren von Guss- und Schmiedeisen, nicht polirt und polirt. Metalltücher von Eisen, Kupfer, Messing oder Stahl. Druckwalzen. Kupferschmiedwaaren. Waaren aus reinem oder legirtem Kupfer. Bleiwaaren. Buchdruckerlettern, neue, Clichés und gestochene Druckplatten. Zinnwaaren, Nickelwaaren, plattirte Waaren und Metallwaaren, vergoldet oder versilbert. Taschenuhren. Maschinen und mechanische Geräthe: vollständige Werke oder Maschinentheile. Wagen. Leder. Fässer, leere. Schaufeln, Gabeln etc. von Holz. Ruder. Schüsseln, Löffel etc. von Holz. Bauholz. Wagnerarbeiten. Holzwaaren, andere. Möbeln. Verpackungs-Materialien, gebrauchte. Leinen- oder Hanfgespinnst. Zwirnspitzen. Jute, gehechelte. Jute-Garne. Gewebe von neuseeländer Flachs etc. Baumwollwatte, Baumwollgarne. Baumwollene Spitzen und Blonden. Wollengarne, mit Ausnahme der gezwirnten Tapisseriegarne. Filz. Alpaca- und Vigognegarne, sowie Garne aus Ziegenhaaren und anderen Haaren. Ziegenhaare, gekämmte. Seide, Grege und moulinirte; gefärbte. Floretseide, nicht gesponnene, gefärbte, gekämmte. Chemische Producte, mit Ausnahme von Schwefelsäure, Citronensäure, Citronensaft, Schwefel-Arsenik, Runkelrüben-Pottasche, kohlensaurem, salpetersaurem und weinsteinsaurem Kali, salpetersaurem Natron, Milchzucker, Stoffen aus Steinkohlentheeröl, Bleioxyd, Oelsäure, wohlriechende Seife und Zinnober. Glasflaschen. Fensterglas. Uhrgläser und optische Gläser. Email. Grobe Töpferwaaren und Steinzeug. Fayence, ordinaires. Künstliche Blumen. Modewaaren. Instrumente, musikalische. Bearbeiteter Kautschuk und Guttapercha. Siegellack. Wichse. Schreib- und Zeichendinte. Druckerschwärze. Süsswasserfische, zubereitete, und Seefische, frische. Zubereitete Würzen. Schiefer. Alkalinische Pflanzen. Ecaussines. Parfümerieen. Cichorien, geröstet oder gemahlen. Lichte. Hausenblase. Papier. Pappe. Sonnen- und Regenschirme. Stärke.

Die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Königs von Preussen erklärten ihrerseits, dass der Zollverein nicht die Absicht habe, die Anwendung der in dem Tarif B vereinbarten Zollsätze auf die aus Frankreich eingehenden Waaren von dem Nachweis des Ursprungs der letzteren abhängig zu machen. Für's Erste sei es jedoch nothwendig, die Anwendung der vereinbarten Zollsätze auf folgende Gegenstände, nämlich: Eisen, Eisen- und Stahlwaaren, Uhren und Uhren-Fournituren, Leder, Garne und Gewebe von Flachs, Hanf, Baumwolle und Wolle, seidene Gewebe, Glaswaaren, Fayence, feines Steingut und Porcellan von Beibringung einer Bescheinigung des zuständigen Französischen Zollamts abhängig zu machen, durch welche festgestellt wird, dass die bezeichneten Gegenstände nicht zur Durchfuhr abgefertigt sind.

B. In Betreff der zollamtlichen Behandlung, welche in Frankreich auf die in die Departements der Ardennen und der Mosel eingehenden Steinkohlen und Coaks Anwendung findet, erklärten die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen, dass der Zollsatz von 1 Fr. 20 C. für die Tonne, einschliesslich der Decimen, welchen diese beiden Gegenstände zur Zeit unterworfen sind, während der Dauer des Vertrags nicht erhöht werden soll. Rücksichtlich der zollamtlichen Behandlung der in Frankreich eingeführten ausländischen Weine erklärten die gedachten Bevollmächtigten, dass es nicht in der Absicht ihrer Regierung liege, für diesen Artikel in dem bestehenden Zustand, d. h. der Eingangs-Abgabe von 25 C. für den Hectoliter, ausschliesslich der Decimen, eine Aenderung eintreten zu lassen.

Ihrerseits erklärten die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Königs von Preussen, dass es nicht in der Absicht der Zollvereins-Staaten liege, während der Dauer des Vertrages die in dem gegenwärtigen Tarif des Zollvereins angenommenen Tarasätze für Französische Weine und Branntweine abzuändern.

C. Um der im Art. 26 des Vertrages vereinbarten Gewerbesteuer-Freiheit theilhaftig zu werden, müssen die Französischen Handlungs-Reisenden mit einem dem anliegenden Muster I entsprechenden Gewerbesteuer-Certificat und die Handlungs-Reisenden, welche einem Zollvereins-Staat angehören, mit einem Legitimationsschein versehen sein, welche für die Fabrikanten und Kaufleute nach dem anliegenden Muster A, für die reisenden Diener nach dem anliegenden Muster B auszustellen sind. Diese Bescheinigungen sind während des Kalenderjahres gültig, für welches sie ausgestellt sind. Sie müssen die Personalbeschreibung und die Unterschrift des Inhabers enthalten und mit dem Siegel der Behörde, von welcher sie ausgestellt sind, versehen sein. Gegen Vorzeigung dieser Bescheinigungen erhalten die Handlungs-Reisenden, nachdem ihre Identität anerkannt ist, von der zuständigen Behörde des anderen Staats einen Gewerbeschein, und zwar in den Staaten des Zollvereins nach dem Muster C, in Frankreich nach dem Muster II. Die Französichen Handlungs-Reisenden sind verpflichtet, in jedem Staate des Zollvereins, welchen sie ihrer Geschäfte wegen bereisen, sich mit einem besonderen Gewerbeschein nach dem Muster C zu versehen, ohne jedoch dieserhalb anderen Förmlichkeiten oder Gebühren unterworfen zu sein, als denjenigen, welche den Unterthanen der Zollvereins-Staaten, die wegen ihrer Geschäfte in diesen Staaten reisen, auferlegt sind.

D. Zur Ausführung der Verabredung im Artikel 27 des Vertrags, nach welcher zollpflichtige Waaren, die als Muster dienen, wenn sie durch Handlungs-Reisende aus Frankreich in den Zollverein oder aus dem Zollverein nach Frankreich eingebracht werden, zollfrei abgelassen werden sollen, hat man sich über folgende Maassregeln verständigt:

1) Welche Aemter befugt sind, die vorerwähnten Muster bei der Ein- und Ausfuhr abzufertigen, bestimmt jeder der vertragenden Staaten für sein Gebiet. Die Ausfuhr darf auch über ein anderes Amt, als dasjenige, über welches die Einfuhr bewirkt ist, erfolgen.

2) Bei der Einfuhr ist der Betrag des auf den Mustern haftenden Eingangszolls zu ermitteln und von dem Handlungs-Reisenden bei dem abfertigenden Amt entweder baar niederzulegen oher vollständig sicher zu stellen.

3) Zum Zweck der Festhaltung der Identität sind die einzelnen Musterstücke, soweit es angeht, durch aufgedruckte Stempel oder durch angehängte Siegel oder Bleie kostenfrei zu bezeichnen.

4) Das Abfertigungspapier, über welches die näheren Anordnungen von jedem der vertragenden Staaten ergehen, soll enthalten: a. ein Verzeichniss der eingebrachten Musterstücke, in welchem die Gattung

der Waare und solche Merkmale sich angegeben finden, die zur Festhaltung der Identität geeignet sind; b. die Angabe des auf den Mustern haftenden Eingangszolls, sowie darüber, ob derselbe niedergelegt oder sicher gestellt worden ist; c. die Angabe über die Art der Bezeichnung; d. die Bestimmung der Frist, nach deren Ablauf, soweit nicht vorher die Wiederausfuhr der Muster nach dem Ausland oder deren Niederlegung in einem Packhof nachgewiesen wird, der niedergelegte Eingangszoll verrechnet, oder der Zoll aus der bestellten Sicherheit eingezogen werden soll. Die Frist darf den Zeitraum eines Jahres nicht überschreiten.

5) Werden vor Ablauf der gestellten Frist (4. d.) die Muster einem zur Ertheilung der Abfertigung befugten Amt zum Zweck der Wiederausfuhr oder der Niederlegung in einem Packhof vorgeführt, so hat dieses Amt sich durch die vorzunehmende Prüfung davon zu überzeugen, ob ihm dieselben Gegenstände vorgeführt worden sind, welche bei der Eingangs-Abfertigung vorgelegen haben. Soweit in dieser Beziehung keine Bedenken entstehen, bescheinigt das Amt die Ausfuhr oder Niederlegung und erstattet den bei der Einbringung niedergelegten Eingangszoll oder trifft wegen Freigabe der bestellten Sicherheit die erforderliche Einleitung.

E. Um die praktische Bedeutung einzelner Bestimmungen in den dem Vertrag unter A. und B. beigefügten Tarifen näher zu bestimmen, ist man über Nachstehendes übereingekommen und einverstanden gewesen:

1) dass vereinsländischen Posamentierwaaren und Schnürriemen von Seide, Floretseide, Seide und Floretseide oder Seide oder Floretseide in Verbindung mit anderen Gespinnsten, sofern die Seide oder Floretseide im Gewichte überwiegt, bei ihrer Einfuhr in Frankreich daselbst wie die „Gewebe" aus den vorgedachten Materialien zu behandeln sind;

2) dass die für Französische, in den Zollverein eingeführte Metalle und Metallwaaren angenommenen neuen Zollsätze den Verabredungen keinen Eintrag thun, welche unter den Zollvereins-Staaten über die zollfreie Zulassung metallener Materialien zum Bau und zur Ausrüstung von Seeschiffen getroffen sind;

3) dass, nach Analogie des bei den ledernen Handschuhen bestehenden Grundsatzes, wollene Handschuhe, mit seidenen Steppnäthen oder Gummihaltern versehen, bei ihrer Einfuhr aus Frankreich in den Zollverein demjenigen Zollsatz zu unterwerfen sind, welcher ohne diese Verbindung eintreten würde;

4) dass der für die Französischen Steinkohlen, Coaks und geformte Kohlen festgesetzte Eingangszoll der an der badischen Gränze zur Zeit bestehenden Eingangszollfreiheit keinen Eintrag thut.

2. In Betreff des Schifffahrts-Vertrages.

Um die Anwendung des Artikel 3 dieses Vertrages zu erleichtern und jeder zollamtlichen Schwierigkeit bei Erhebung der nach Maassgabe der Tragfähigkeit auf dem Schiffskörper ruhenden Abgaben vorzubeugen, ist man übereingekommen, dass bei dem Austausch der Ratifications-Urkunden oder, wo möglich, früher, im gegenseitigen Einverständniss ein bestimmtes Verhältniss für die Umrechnung des Französischen Tonnengehalts in Preussische, Hannoverische und Oldenburgische Lasten festgestellt werden, und dass das in solcher Weise festgestellte Verhältniss beiderseitig für die in den Häfen zu erhebenden Schifffahrts-Abgaben zur Richtschnur dienen soll.

3. etc. etc.

Berlin, den .... 1862.

Formular A.

Dem N., welcher als (Wollfabrikant) in N. {wohnhaft / ansässig} ist, wird hierdurch behufs seiner Gewerbe-Legitimation bei den einschlägigen Französischen Behörden bescheinigt, dass er für sein vorgedachtes Gewerbe im hiesigen Lande die gesetzlich bestehenden Steuern zu entrichten hat.

Dies Zeugniss ist gültig auf.... Monat.

Ort. Datum. Firma der Behörde.

Personal-Beschreibung und
Unterschrift des Reisenden.

Formular B.

Dem N., welcher als Handlungscommis in Diensten des zu N. etablirten Handlungshauses (oder der Fabrik) des Herrn N. steht, wird hierdurch behufs seiner Gewerb-Legitimation bei den einschlägigen Französischen Behörden bescheinigt, dass das ebengedachte Handelshaus (die ebengedachte Fabrik-Anstalt) für seinen (ihren) Gewerbebetrieb im hiesigen Lande die gesetzlich bestehenden Steuern zu entrichten hat.

Dies Zeugniss ist gültig auf . . . Monat.

Personal-Beschreibung und
Unterschrift des Reisenden.

Formular C.

Dem Herrn N., Fabrik-Inhaber zu N. (oder Handlungs-Reisenden in Diensten des N. zu N.) wird hiedurch, auf den Grund des beigebrachten, von der Französischen Behörde unterm . . . ten . . . . . . ausgefertigten Gewerbe-Legitimations-Zeugnisses, die Befugniss ertheilt, in den (königlich Preussischen) Landen für das von ihm (seinem obengedachten Principal) betriebene Geschäft Waaren-Bestellungen aufzusuchen und Waaren-Ankäufe zu machen.

Derselbe darf jedoch von den Waaren, auf welche er Bestellung suchen will, nur Proben, aufgekaufte Waaren aber darf er gar nicht mit sich herumführen, letztere muss er vielmehr frachtweise an ihren Bestimmungsort befördern lassen.

Nicht minder ist ihm verboten, Commissionen für andere, als seine eigene (seines gedachten Principals) Rechnung aufzusuchen.

Gegenwärtige Ermächtigung ist gültig auf die Dauer von . . . Monaten, also bis zum . . .

Ort. Datum. Firma der Behörde.

Personal-Beschreibung und
Unterschrift des Reisenden.

III. Schifffahrts-Vertrag.

Se. Maj. der König von Preussen sowohl . . . . und Se. Maj. der Kaiser der Franzosen, von dem gleichen Wunsche beseelt, die Entwicklung der Handels- und Schifffahrts-Beziehungen zwischen den Zollvereins-Staaten und Frankreich zu fördern, haben beschlossen, einen Vertrag zu diesem Zwecke abzuschliessen, und zu ihren Bevollmächtigten ernannt

etc. etc.,

welche, nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über nachstehende Artikel überein gekommen sind:

Art. 1. Französische Schiffe, welche mit Ladung oder mit Ballast in die Häfen der Zollvereins-Staaten einlaufen, sollen, woher sie auch kommen mögen, in diesen Häfen weder bei ihrem Eingange noch bei ihrem Ausgange, noch während ihres Aufenthaltes andere oder höhere

Tonnen, Lootsen-, Quarantaine-, Hafen-, Leuchtthurms-Gelder oder sonstige, gleichviel unter welchem Namen auf dem Schiffskörper ruhende Abgaben entrichten, diese Abgaben mögen für den Staat, Gemeinden, örtliche Corporationen, Privatpersonen oder irgend welche Anstalten erhoben werden, als diejenigen, welchen die von denselben Orten kommenden und nach denselben Orten bestimmten Schiffe der Zollvereins-Staaten daselbst unterliegen. Bis dahin, dass die Zollvereins-Staaten es für angemessen erachten, ihre eigenen Schiffe von jedem Tonnengelde, wie Frankreich die seinigen, zu befreien, sollen die Schiffe der Zollvereins-Staaten, welche direkt aus den Häfen dieser Staaten mit Ladung und von irgend einem anderen Hafen ohne Ladung kommen, in den Häfen Frankreichs als Tonnengeld, für den Eingang und Ausgang zusammen genommen, Einen Franken für die Tonne, einschliesslich der Decimen, bezahlen. Im Uebrigen sollen sie hinsichtlich aller im gegenwärtigen Artikel aufgezählten Abgaben oder Auflagen den Französischen Schiffen gleich gestellt sein. In den Fällen, wo die von anderswoher als vom Zollverein kommenden Französischen Schiffe vom Tonnengelde nicht befreit sind, sollen auch die Schiffe der Zollvereins-Staaten, welche dieselben Reisen machen, in gleicher Weise betroffen werden.

Art. 2. In Bezug auf das Aufstellen der Schiffe, ihr Einladen und Ausladen in den Häfen, Rheden, Plätzen und Bassins, sowie überhaupt in Hinsicht aller Förmlichkeiten und sonstigen Bestimmungen, welchen die Handelsschiffe, ihre Mannschaften und ihre Ladungen unterworfen werden können, ist man übereingekommen, dass den eigenen Schiffen des einen der hohen vertragenden Theile kein Vorrecht und keine Begünstigung zugestanden werden soll, welche nicht in gleicher Weise den Schiffen des anderen zukämen, indem der Wille der hohen vertragenden Theile dahin geht, dass auch in dieser Beziehung ihre Schiffe auf dem Fuss einer vollkommenen Gleichstellung behandelt werden sollen.

Art. 3. Die Staats-Angehörigkeit und Tragfähigkeit der Schiffe soll beiderseitig nach den jedem Theil eigenthümlichen Gesetzen und Reglements, auf Grund der durch die zuständigen Behörden, den Capitänen, Schiffspatronen und Schiffern ausgefertigten Papiere anerkannt werden. Die Erhebung der Schifffahrts-Abgaben soll gegenseitig, nach der Wahl des Schiffsführers, entweder nach der in den obengenannten Papieren angegebenen Tragfähigkeit oder nach dem in dem Hafen, in welchem das Schiff sich befindet, üblichen Vermessungs-Verfahren erfolgen.

Art. 4. Alle Erzeugnisse und andern Handels-Gegenstände, deren Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen in den Staaten des einen der hohen vertragenden Theile gesetzlich stattfinden darf, sollen auch auf den Schiffen des anderen Theiles daselbst eingeführt oder von dort ausgeführt werden dürfen. Die auf den Schiffen des einen oder des anderen Theiles in die beiderseitigen Häfen eingeführten Waaren sollen daselbst zum Verbrauch, zum Durchgang oder zur Wiederausfuhr declarirt oder endlich nach dem Belieben des Eigenthümers oder seiner Machthaber zur Niederlage gebracht werden können, und zwar alles dies ohne höheren Magazin-Gebühren, Aufsichts- oder sonstigen Kosten dieser Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welchen die auf Nationalschiffen eingegangenen Waaren jetzt oder in Zukunft unterliegen.

Art. 5. Der vorstehende Artikel soll nicht Anwendung finden auf die Küsten-Schifffahrt, das heisst auf die Beförderung von Erzeugnissen oder Waaren, welche in einem Hafen geladen und nach einem anderen Hafen desselben Landesgebietes bestimmt sind, insofern nicht solche Beförderung nach den Landesgesetzen der fremden Flagge erlaubt ist.

Art. 6. Waaren jeder Art, welche unter der Flagge der Zollvereins-Staaten direct aus einem Hafen der Zollvereins-Staaten nach Frankreich, und umgekehrt Waaren jeder Art, welche unter Französischer Flagge,

woher es auch sei, nach dem Zollverein eingeführt werden, sollen derselben Befreiungen, Zollvergütungen, Prämien oder sonstigen Begünstigungen irgend welcher Art theilhaftig, auch gegenseitig keinen anderen noch höheren Zoll-, Schifffahrts- oder Wege-Abgaben unterworfen sein, mögen solche für den Staat, Gemeinden, örtliche Corporationen, Privatpersonen oder irgend welche Anstalten erhoben werden, und keiner anderen Förmlichkeit unterliegen, als wenn die Einfuhr unter der Landesflagge stattfände. Man ist übereingekommen, dass der Aufenthalt eines Schiffes der Zollvereins-Staaten in einem oder mehreren Zwischenhäfen dasselbe der Vortheile der directen Einfuhr nicht verlustig macht, vorausgesetzt, dass dieses Schiff in diesen Zwischenhäfen keine Einladung vornimmt, und dass die Vortheile der directen Einfuhr denjenigen Schiffen der Zollvereins-Staaten, welchen einen Theil ihrer Ladung in einem Zwischenhafen ausgeladen haben, in Frankreich erhalten bleiben. Es ist ausdrücklich verabredet, dass die besonderen Bedingungen, welche in Frankreich für die Einfuhren unter Französischer Flagge aus anderen als den Ursprungsländern bestehen, auch auf die aus den Entrepôts des Zollvereins unter der Flagge der Zollvereins-Staaten nach Frankreich kommenden Waaren Anwendung finden sollen.

Art. 7. In Anbetracht der nach den Artt. 1 und 6 der Französischen Flagge in den Häfen der Zollvereins-Staaten bewilligten besonderen Vortheile sind die hohen vertragenden Theile übereingekommen, dass, vom Austausch der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages an, 1) die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleisses der Zollvereins-Staaten bei ihrer Einfuhr in die Französischen Colonieen aller Vortheile und Begünstigungen theilhaftig sein sollen, welche den gleichartigen Erzeugnissen irgend welcher anderen begünstigtsten europäischen Nation jetzt oder in Zukunft bewilligt werden, und dass die Schiffe der Zollvereins-Staaten in den Französischen Colonieen bei ihrem Eingange, während ihres Aufenthaltes, sowie bei ihrem Ausgange, mögen sie beladen sein oder in Ballast, und ohne Unterschied der Herkunft, in allen Stücken wie die Schiffe jeder anderen begünstigtsten europäischen Nation behandelt werden sollen; 2) die Schiffe der Zollvereins-Staaten, welche direct von einem Hafen dieser Staaten nach einem Hafen von Algerien kommen, sollen nur ein festes Tonnengeld von zwei Francs für die Tonne bezahlen, und es soll diese Abgabe, sobald sie einmal in einem Hafen von Algerien bezahlt ist, in den anderen Häfen dieser Besitzung, in welche das Schiff zur Vervollständigung seiner Aus- und Einladung einlaufen möchte, nicht weiter gefordert werden; 3) die Bestimmungen der Artt. 1 und 6 des gegenwärtigen Vertrages, sowie des vorstehenden Absatzes sollen auf die Schiffe der Zollvereins-Staaten und auf deren Ladungen auch dann Anwendung finden, wenn diese Schiffe aus den Häfen der Hansestädte an der Elbe und Weser kommen. Diese Abrede soll in Wirksamkeit treten, sobald die Französischen Schiffe in eben diesen Häfen den Nationalschiffen gleichgestellt sind. Ueberdies verpflichtet sich Se. Maj. der Kaiser der Franzosen, die Schiffe der Zollvereins-Staaten an jedem Vortheil Theil nehmen zu lassen, welchen er in Zukunft in den Häfen seiner Staaten den Schiffen einer anderen europäischen Nation hinsichtlich der indirecten Schifffahrt gewähren möchte.

Art. 8. Waaren jeder Art, welche auf Französischen Schiffen aus dem Zollverein oder auf Schiffen der Zollvereins-Staaten aus Frankreich, nach welchem Bestimmungsorte es auch sein möge, ausgeführt werden, sollen keinen anderen Abgaben noch Ausfuhr-Förmlichkeiten unterliegen, als wenn die Ausfuhr auf Nationalschiffen erfolgte, und sie sollen unter der einen wie unter der anderen Flagge aller Prämien, Zollvergütungen und sonstigen Begünstigungen theilhaftig werden, welche von jedem der

beiden Theile der eigenen Schifffahrt jetzt oder in Zukunft bewilligt werden. Indessen bleiben von der vorstehenden, sowie von der im Art. 6 enthaltenen Bestimmung diejenigen Begünstigungen ausgenommen, welche den Erzeugnissen des eigenen Fischfangs jetzt oder in Zukunft gewährt werden.

Art. 9. Die beiderseitigen Schiffe sowie deren Ladungen sollen auf dem Rheine und der Mosel jedweder Befreiung, Ermässigung und sonstigen Begünstigung an Schifffahrts-, Zoll- und anderen Abgaben theilhaftig werden, welche, sei es den Nationalschiffen und deren Ladungen, sei es denen eines anderen Uferstaates, jetzt oder in Zukunft bewilligt werden. Dem zufolge sollen die im Art. 22 des Französischen Gesetzes vom 28. April 1816 verzeichneten Waaren bei ihrer Einfuhr aus einem Rheinhafen unter Deutscher Flagge auf dem Rheine und über das Zollamt Strassburg zum inneren Verbrauch in Frankreich gegen Entrichtung der Abgaben zugelassen werden, welche für die Einfuhren unter Französischer Flagge aus anderen als den Ursprungsländern bestehen. Die Schiffer der Zollvereins-Staaten, welche auf den inneren Gewässern Frankreichs, und umgekehrt die Französischen Schiffer, welche auf den inneren Gewässern des Zollvereins Schifffahrt treiben, sollen hinsichtlich der Patent- (Gewerbe-) Steuer beiderseitig den eigenen Schiffern gleichgestellt werden.

Art. 10. Die Schiffe des einen der hohen vertragenden Theile, welche nach einem der Häfen des anderen Theiles kommen und daselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, vorausgesetzt, dass sie sich nach den Gesetzen und Reglements der beiderseitigen Staaten richten, den nach einem anderen Hafen desselben oder eines anderen Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne für diesen letzteren Theil der Ladung irgend eine Abgabe zu bezahlen, ausser den Aufsichtskosten, welche übrigens nur nach dem für die eigene Schifffahrt bestehenden Satze erhoben werden dürfen.

Art. 11. Die Schiffe des einen der hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des andern Theiles im Nothfalle einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff, noch für dessen Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe im gleichen Falle unterworfen sind, und daselbst die nämlichen Begünstigungen und Befreiungen geniessen, vorausgesetzt, dass die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist; dass ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und dass sie sich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als die Umstände, welche das Einlaufen nothwendig gemacht haben, erheischen. Die zum Zwecke der Ausbesserung der Schiffe erforderlichen Löschungen und Wiedereinladungen sollen nicht als Handelsverkehr angesehen werden.

Art. 12. Die hohen vertragenden Theile bewilligen sich gegenseitig das Recht, in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Theiles General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten zu ernennen, mit dem Vorbehalt jedoch, dergleichen an solchen Orten nicht zuzulassen, welche sie allgemein davon ausnehmen wollen. Diese General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Agenten, sowie deren Kanzler sollen, unter dem Beding der Reciprocität, dieselben Vorrechte, Befugnisse und Befreiungen geniessen, deren sich diejenigen der meist begünstigten Nationen erfreuen oder erfreuen werden; im Falle aber, dass sie Handel treiben wollen, sollen sie gehalten sein, sich denselben Gesetzen und Gebräuchen zu unterwerfen, welchen die eigenen Staats-Angehörigen an demselben Orte in Bezug auf ihre Handelsgeschäfte unterworfen sind.

Art. 13. Die gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten eines jeden der hohen vertragenden Theile, welche

in den Staaten des anderen wohnen, sollen bei den Ortsbehörden jede Hülfe und jeden Beistand für die Ermittelung, Verhaftung und Festhaltung der Seeleute und anderer zur Mannschaft der Kriegs- oder Handelsschiffe ihrer beiderseitigen Länder gehörenden Personen finden, gleichviel ob solche sich Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen an Bord der gedachten Schiffe haben zu Schulden kommen lassen, oder nicht. Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die Gerichte, Einzelrichter oder zuständigen Beamten wenden, und durch Mittheilung der Schiffsregister, der Musterrolle oder anderer amtlicher Documente, oder, im Falle das Schiff bereits abgereist ist, durch gehörig von ihnen beglaubigte Abschrift der genannten Papiere oder durch einen Auszug aus selbigen, den Beweis führen, dass die reclamirten Personen wirklich zu der Mannschaft gehört haben. Auf den in solcher Weise begründeten Antrag soll ihnen die Auslieferung nicht versagt werden. Die gedachten Deserteurs sollen, sobald sie verhaftet sind, zur Verfügung der General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten bleiben, und können selbst auf den Antrag und auf Kosten der genannten Consular-Beamten in den Landesgefängnissen so lange festgehalten und bewahrt werden, bis sie am Bord des Schiffes, welchem sie angehören, wieder eingestellt sein werden, oder bis sich eine Gelegenheit zu ihrer Rücksendung in das Land jener Consular-Beamten auf einem Schiffe desselben oder eines anderen Landes darbietet. Wenn eine solche Gelegenheit sich jedoch innerhalb einer Frist von drei Monaten, von dem Tage der Verhaftung an gerechnet, nicht darbieten sollte, oder wenn die Kosten ihrer Haft nicht regelmässig von dem Theile, auf dessen Antrag die Verhaftung geschehen ist, entrichtet werden, so sollen die gedachten Deserteurs in Freiheit gesetzt werden, ohne dass sie wegen derselben Ursache wieder verhaftet werden können. Wenn aber der Deserteur ausserdem irgend ein Verbrechen oder Vergehen am Lande begangen haben sollte, so soll seine Auslieferung von der Ortsbehörde bis dahin hinausgeschoben werden können, dass die zuständige Gerichtsbehörde ihr Urtheil über die That gefällt hat und das Urtheil vollständig in Ausführung gebracht ist. Man ist gleichmässig übereingekommen, dass die Seeleute oder andere zur Schiffsmannschaft gehörende Personen, welche Unterthanen des Landes sind, wo die Desertion stattgefunden hat, von den Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels ausgenommen sein sollen.

Art. 14. Alle Maassregeln in Betreff der Rettung Französischer Schiffe, welche an den Küsten des Zollvereins gescheitert oder gestrandet sind, sollen von den General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten Frankreichs geleitet werden, und ebenso sollen die General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten der Zollvereins-Staaten die Maassregeln in Betreff der Rettung der an den Französischen Küsten gescheiterten oder gestrandeten Schiffe ihres Landes leiten. Die Einwirkung der Ortsbehörden in den Gebieten der hohen vertragenden Theile soll nur stattfinden, um die Ordnung aufrecht zu erhalten, um die Interessen derjenigen zu wahren, welche die Rettung geleistet haben, vorausgesetzt, dass sie nicht zu der verunglückten Mannschaft gehören, und um die Ausführung der für den Eingang und den Ausgang der geborgenen Waaren zu beobachtenden Bestimmungen sicher zu stellen. In Abwesenheit und bis zur Ankunft der Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten sollen übrigens die Ortsbehörden alle zum Schutze der Schiffbrüchigen und zur Aufbewahrung der gestrandeten Sachen erforderlichen Maassregeln treffen. Ueberdies ist verabredet, dass die geborgenen Waaren keiner Zollabgabe unterliegen sollen, es sei denn, dass sie in den inneren Verbrauch übergehen.

Art. 15. Gegenwärtiger Vertrag soll einen Monat nach dem Aus-

tausch der Ratifications-Urkunden in Kraft treten, und die nämliche Dauer haben, wie der unter den hohen vertragenden Theilen am heutigen Tage abgeschlossene Handelsvertrag. Er findet auf jeden Deutschen Staat Anwendung, welcher später dem Zollverein beitritt.

Art. 16. Die Ratifications-Urkunden des gegenwärtigen Vertrags sollen gleichzeitig mit denen des vorgedachten Handelsvertrags in Berlin ausgetauscht werden. Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu etc. etc.

IV. Protocoll,

welches am 29. März über die Paraphirung der Verträge aufgenommen worden ist.

Am 29. März 1862 sind die unterzeichneten Bevollmächtigten Sr. Majestät des Königs von Preussen und Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen zu Berlin im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zusammengetreten, um den Text des Handelsvertrages, des Schifffahrtsvertrages, der Uebereinkunft wegen der Zollabfertigung des internationalen Verkehrs auf den Eisenbahnen und der Uebereinkunft wegen gegenseitigen Schutzes der literarischen Erzeugnisse und der Werke der Kunst, mit deren Unterhandlung und Abschluss einestheils zwischen dem Zollverein und Frankreich, anderentheils zwischen Preussen und Frankreich sie beauftragt gewesen sind, festzustellen.

Nach erfolgter Vorlegung und Vergleichung wurden diese vier Verträge und Uebereinkünfte als vollkommen richtig und in allen Stücken übereinstimmend mit den Grundlagen anerkannt, welche im Laufe der Verhandlung von den unterzeichneten Bevollmächtigten, deren heutige Vereinigung den glücklichen Erfolg bekundet, vereinbart und festgestellt worden sind.

Die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Königs von Preussen erklärten darauf, dass ihr erhabener Souverain, indem er für seinen Theil den in den gedachten vier Verträgen und Uebereinkünften und in deren Anlagen enthaltenen gegenseitigen Abreden seine volle Zustimmung ertheile, dennoch vor der formellen Unterzeichnung derselben durch die beiderseitigen Bevollmächtigten sich vorzubehalten wünsche, sie seinen Zollverbündeten zu vorgängiger Zustimmung vorzulegen. Zu diesem Zweck haben die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Königs von Preussen vorgeschlagen, die vier obengedachten Acte und Anlagen zu paraphiren, und haben es übernommen, die Zustimmung der Souveraine, von welcher sie ihre Unterzeichnung der getroffenen Abreden abhängig zu machen haben, so bald als möglich zu erwirken.

Hierauf erklärten die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen, dass ihre Regierung nach genommener Kenntniss von den vier Verträgen und Uebereinkünften nebst deren Anlagen, mit deren Unterhandlung sie beauftragt gewesen, sie ausdrücklich ermächtigt habe, schon heute diese Verträge und Uebereinkünfte, sowie deren Anlagen zu unterzeichnen. Sie fügten indess hinzu, dass sie, in Erwägung der von den Bevollmächtigten Sr. Majestät des Königs von Preussen angeführten Beweggründe, damit einverstanden seien, dass man sich für den Augenblick, und unter der Voraussetzung, dass eine einmonatliche Frist nicht überschritten werde, darauf beschränke, den definitiven und unabänderlichen Ausdruck des über sämmtliche Bestimmungen erzielten Einverständnisses durch Paraphirung der in gegenwärtigem Protokoll erwähnten vier Verträge und Uebereinkünfte und deren Anlagen festzustellen.

Wenngleich die Uebereinkunft wegen gegenseitigen Schutzes der literarischen Erzeugnisse und der Werke der Kunst nur zwischen Preussen

und Frankreich hat unterhandelt und festgestellt werden können, so ist doch von Seiten der hohen vertragenden Theile anerkannt, dass die daraus hervorgehenden gegenseitigen Tarifbegünstigungen und sonstigen Vortheile zum Gemeingut sämmtlicher zum Zollverein gehörender Staaten gemacht werden sollten. Die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Königs von Preussen erklärten, dass ihre Regierung ihre angelegentliche Vermittlung eintreten lassen werde, um die Erreichung dieses wünschenswerthen Zieles in möglichst kurzer Zeit herbeizuführen.

Unter Annahme dieses Erbietens erklärten hierauf die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen: dass ihre Regierung bereit sei, die zwischen Frankreich und Preussen getroffene Uebereinkunft in einen allgemeinen und für alle Zollvereins-Staaten gemeinsamen Vertrag umzugestalten. Sie gaben aber gleichzeitig zu erkennen, dass ihre Regierung nichts dagegen einzuwenden habe, wenn diese Staaten es vorziehen wollten, entweder die gedachte Uebereinkunft mittelst einfacher Beitritts-Erklärungen sich anzueignen, oder sofort mit Frankreich unmittelbare Abkommen zu treffen, welche auf denselben Grundlagen ruhen, und an Stelle der zwischen Frankreich und mehreren Zollvereins-Staaten bereits bestehenden ähnlichen Verträge zu treten geeignet sind. Um übrigens den gleichzeitigen Eintritt der Wirksamkeit solcher Abkommen oder der vorgedachten Beitritts-Erklärungen zu ermöglichen, erklärten die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen: dass es in der Absicht ihrer Regierung liege, zum Austausch der Ratifications-Urkunden der am heutigen Tage festgestellten vier Verträge und Uebereinkünfte erst dann zu schreiten, wenn die Ausdehnung der Uebereinkunft wegen des Nachdruckes auf den gesammten Zollverein ihr als gesichert erscheinen wird.

Nachdem hierauf die Paraphen beiderseitig beigesetzt worden, haben die Bevollmächtigten Sr. Majestät des Königs von Preussen und Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen über ihre Aeusserungen und Erklärungen das gegenwärtige Protokoll aufgenommen, und solches nach erfolgter Vorlesung in doppelter Ausfertigung an dem oben genannten Tage, Monat und Jahr vollzogen.

Gez. **Prince de la Tour d'Auvergne. de Clercq. Bernstorff. v. Pommer-Esche. Philipsborn. Delbrück.**

V. Uebereinkunft wegen gegenseitigen Schutzes der Rechte an literarischen Erzeugnissen und Werken der Kunst.

Se. Majestät der König von Preussen und Se. Majestät der Kaiser der Franzosen, gleichmässig von dem Wunsche beseelt, in gemeinsamem Einverständniss solche Maassregeln zu treffen, welche Ihnen zum gegenseitigen Schutze der Rechte an literarischen Erzeugnissen und Werken der Kunst vorzugsweise geeignet erschienen sind, haben den Abschluss einer Uebereinkunft zu diesem Zwecke beschlossen und zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

etc. etc.,

welche nach Austausch ihrer, in guter und gehöriger Form befundenen, Vollmachten über nachstehende Artikel übereingekommen sind:

Art. 1. Die Urheber von Büchern, Broschüren und anderen Schriften, von musikalischen Compositionen und Arrangements, von Werken der Zeichenkunst, der Malerei, der Bildhauerei, des Kupferstichs, der Lithographie und allen anderen ähnlichen Erzeugnissen aus dem Gebiete der Literatur oder Kunst, sollen in jedem der beiden Staaten gegenseitig

sich der Vortheile zu erfreuen haben, welche daselbst dem Eigenthum an Werken der Literatur oder Kunst gesetzlich eingeräumt sind, oder eingeräumt werden. Sie sollen denselben Schutz und dieselbe Rechtshülfe gegen jede Beeinträchtigung ihrer Rechte geniessen, als wenn diese Beeinträchtigung gegen die Urheber solcher Werke begangen wäre, welche zum ersten Male im Lande selbst veröffentlicht worden sind. Es sollen ihnen jedoch diese Vortheile gegenseitig nur so lange zustehen, als ihre Rechte in dem Lande, in welchem die erste Veröffentlichung erfolgt ist, in Kraft sind, und sie sollen in dem anderen Lande nicht über die Frist hinaus dauern, welche für den Schutz der einheimischen Autoren gesetzlich festgestellt ist.

Art. 2. Es soll gegenseitig erlaubt sein, in jedem der beiden Länder Auszüge aus Werken oder ganze Stücke von Werken, welche zum ersten Mal in dem anderen Lande erschienen sind, zu veröffentlichen, vorausgesetzt, dass diese Veröffentlichungen ausdrücklich für den Schulgebrauch oder Unterricht bestimmt oder eingerichtet und in der Landessprache mit erläuternden Anmerkungen oder mit Uebersetzungen zwischen den Zeilen oder am Rande versehen sind.

Art. 3. Der Genuss des im Artikel 1 festgestellten Rechts ist dadurch bedingt, dass in dem Ursprungslande die zum Schutze des Eigenthums an Werken der Literatur oder Kunst gesetzlich vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Für die Bücher, Karten, Kupferstiche, Stiche anderer Art, Lithographieen oder musikalische Werke, welche zum ersten Mal in dem einen der beiden Staaten veröffentlicht sind, soll die Ausübung des Eigenthumsrechtes in dem anderen Staate ausserdem dadurch bedingt sein, dass in diesem letzteren die Förmlichkeit der Eintragung vorgängig auf folgende Weise erfüllt ist: Wenn das Werk zum ersten Mal in Preussen erschienen ist, so muss es zu Paris auf dem Ministerium des Innern eingetragen sein. Wenn das Werk zum ersten Mal in Frankreich erschienen ist, so muss es zu Berlin auf dem Ministerium der geistlichen Angelegenheiten eingetragen sein. Die Eintragung soll auf die schriftliche Anmeldung der Betheiligten erfolgen. Diese Anmeldung kann beziehungsweise an die genannten Ministerien oder an die Gesandtschaften in beiden Ländern gerichtet werden. Die Anmeldung muss bei Werken, welche nach Eintritt der Wirksamkeit der gegenwärtigen Uebereinkunft erscheinen, binnen drei Monaten nach dem Erscheinen, bei vorher erschienenen Werken binnen drei Monaten nach dem Eintritt der Wirksamknit der gegenwärtigen Uebereinkunft eingereicht werden. Für die in Lieferungen erscheinenden Werke soll die dreimonatliche Frist erst mit dem Erscheinen der letzten Lieferung beginnen, es sei denn, dass der Autor die Absicht, sich das Recht der Uebersetzung vorzubehalten, nach Maassgabe der Bestimmungen im Artikel 6 zu erkennen gegeben hat, in welchem Falle jede Lieferung als ein besonderes Werk angesehen werden soll. Die Förmlichkeit der Eintragung, welche letztere in besondere zu diesem Zwecke geführte Register erfolgt, soll weder auf der einen noch auf der anderen Seite Anlass zur Erhebung irgend einer Gebühr geben. Die Betheiligten erhalten eine urkundliche Bescheinigung über die Eintragung; diese Bescheinigung wird kostenfrei ausgestellt werden, vorbehaltlich der gesetzlichen Stempelabgabe. Die Bescheinigung soll den Tag der Anmeldung erhalten; sie soll in der ganzen Ausdehnung der beiderseitigen Gebiete Glauben haben, und das ausschliessliche Recht des Eigenthums und der Vervielfältigung so lange beweisen, als nicht irgend ein Anderer ein besser begründetes Recht vor Gericht erstritten haben wird.

Art. 4. Die Bestimmungen des Artikel 1 sollen gleiche Anwendung auf die Darstellung oder Aufführung dramatischer oder musikalischer Werke finden, welche nach Eintritt der Wirksamkeit der gegenwärtigen

Uebereinkunft zum ersten Male in einem der beiden Länder veröffentlicht, aufgeführt oder dargestellt werden.

Art. 5 Den Originalwerken werden die in einem der beiden Staaten veranstalteten Uebersetzungen inländischer oder fremder Werke ausdrücklich gleichgestellt. Demzufolge sollen diese Uebersetzungen rücksichtlich ihrer unbefugten Vervielfältigung in dem anderen Staate den im Artikel 1 festgesetzten Schutz geniessen. Es ist indess wohlverstanden, dass der Zweck des gegenwärtigen Artikels nur dahin geht, den Uebersetzer in Beziehung auf seine eigene Uebersetzung zu schützen, keineswegs aber dem ersten Uebersetzer irgend eines in todter oder in lebender Sprache geschriebenen Werkes das ausschliessliche Uebersetzungsrecht zu übertragen, ausgenommen in dem im folgenden Artikel vorgesehenen Falle und Umfang.

Art. 6. Der Autor eines jeden in einem der beiden Länder veröffentlichten Werkes, welcher sich das Recht auf die Uebersetzung vorbehalten hat, soll, von dem Tage des ersten Erscheinens der mit seiner Ermächtigung herausgegebenen Uebersetzung seines Werkes an gerechnet, fünf Jahre lang das Vorrecht geniessen, gegen die Veröffentlichung jeder ohne seine Ermächtigung veranstalteten Uebersetzung desselben Werkes in dem anderen Lande geschützt zu sein, und zwar unter folgenden Bedingungen:

1) das Originalwerk muss in einem der beiden Länder auf die binnen drei Monaten vom Tage des ersten Erscheinens in dem anderen Lande an gerechnet, erfolgte Anmeldung eingetragen werden, nach Maassgabe der Bestimmungen des Artikel 3;

2) der Autor muss an der Spitze seines Werkes die Absicht, sich das Recht der Uebersetzung vorzubehalten, angezeigt haben;

3) die erwähnte, mit seiner Ermächtigung veranstaltete, Uebersetzung muss innerhalb Jahresfrist, vom Tage der nach Maassgabe der vorstehenden Bestimmung erfolgten Anmeldung des Originals an gerechnet, wenigstens zum Theil, und binnen eines Zeitraumes von drei Jahren, vom Tage der Anmeldung an gerechnet, vollständig erschienen sein;

4) die Uebersetzung muss in einem der beiden Länder veröffentlicht und nach Maassgabe der Bestimmungen des Artikel 3 eingetragen werden.

Bei den in Lieferungen erscheinenden Werken soll es genügen, wenn die Erklärung des Autors, dass er sich das Recht der Uebersetzung vorbehalten habe, auf der ersten Lieferung ausgedrückt ist. Es soll jedoch hinsichtlich der für die Ausübung des ausschliesslichen Uebersetzungsrechts in diesem Artikel festgesetzten fünfjährigen Frist jede Lieferung als ein besonderes Werk angesehen werden; jede derselben soll auf die binnen drei Monaten, von ihrem ersten Erscheinen in dem einen Lande an gerechnet, erfolgte Anmeldung in dem anderen Lande eingetragen werden. Der Autor dramatischer Werke, welcher sich für die Uebersetzung derselben oder die Aufführung der Uebersetzung das in den Artikeln 4 und 6 bestimmte ausschliessliche Recht vorbehalten will, muss seine Uebersetzung drei Monate nach der Eintragung des Originalwerkes erscheinen oder aufführen lassen.

Art. 7. Wenn der Urheber eines im Art. 1 bezeichneten Werkes das Recht zur Herausgabe oder Vervielfältigung einem Verleger in dem Gebiete eines jeden der hohen vertragenden Theile mit der Maassgabe übertragen hat: dass die Exemplare oder Ausgaben des solchergestalt herausgegebenen oder vervielfältigten Werkes in dem anderen Lande nicht verkauft werden dürfen, so sollen die in dem einen Lande erschienenen Exemplare oder Ausgaben in dem anderen Lande als unbefugte Nachbildung angesehen und behandelt werden.

Art. 8. Die gesetzlichen Vertreter oder Rechtsnachfolger der Au-

toren, Uebersetzer, Componisten, Zeichner, Maler, Bildhauer, Kupferstecher, Lithographen u. s. w. sollen gegenseitig in allen Beziehungen derselben Rechte theilhaftig sein, welche die gegenwärtige Uebereinkunft den Autoren, Uebersetzern, Componisten, Zeichnern, Malern, Bildhauern, Kupferstechern und Lithographen selbst bewilligt.

Art. 9. Ungeachtet der in den Artikeln 1 und 5 der gegenwärtigen Uebereinkunft enthaltenen Bestimmungen, dürfen Artikel, welche aus den in einem der beiden Länder erscheinenden Journalen oder periodischen Sammelwerken entnommen sind, in den Journalen oder periodischen Sammelwerken des anderen Landes abgedruckt oder übersetzt werden, wenn nur die Quelle, aus der die Artikel geschöpft worden sind, dabei angegeben wird. Inzwischen soll diese Befugniss auf den Abdruck von Artikeln aus Journalen oder periodischen Sammelwerken, welche in dem anderen Lande erschienen sind, in dem Falle keine Anwendung finden, wenn die Autoren in dem Journal oder in dem Sammelwerk selbst, in welchem sie dieselben haben erscheinen lassen, förmlich erklärt haben, dass sie deren Abdruck untersagen. In keinem Falle soll diese Untersagung bei Artikeln politischen Inhalts Platz greifen können.

Art. 10. Der Verkauf und das Feilbieten von Werken oder Gegenständen, welche im Sinne der Artikel 1, 4, 5 und 6 auf unbefugte Weise vervielfältigt sind, ist, vorbehaltlich der im Artikel 12 enthaltenen Bestimmung, in jedem der beiden Staaten verboten, sei es, dass die unbefugte Vervielfältigung in einem der beiden Länder oder in irgend einem fremden Lande stattgefunden hat.

Im Falle von Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der voranstehenden Artikel soll mit Beschlagnahme der nachgebildeten Gegenstände verfahren werden, und die Gerichte sollen auf die durch die beiderseitigen Gesetzgebungen bestimmten Strafen in derselben Weise erkennen, als wenn die Zuwiderhandlung gegen ein Werk oder Erzeugniss inländischen Ursprungs gerichtet wäre. Die Merkmale, welche die unbefugte Nachbildung begründen, sollen durch die Gerichte des einen oder des anderen Landes nach der in jedem der beiden Staaten bestehenden Gesetzgebung bestimmt werden.

Art. 12. Beide Regierungen werden im Verwaltungswege die nöthigen Anordnungen zur Verhütung aller Schwierigkeiten und Verwickelungen treffen, in welche die Verleger, Buchdrucker oder Buchhändler beider Länder durch den Besitz und Verkauf solcher Vervielfältigungen der im Eigenthum von Unterthanen des anderen Landes befindlichen, noch nicht zum Gemeingut gewordenen Werke gerathen könnten, welche sie vor Eintritt der Wirksamkeit gegenwärtiger Uebereinkunft veranstaltet oder eingeführt haben, oder welche gegenwärtig ohne Ermächtigung des Berechtigten veranstaltet oder abgedruckt werden. Diese Anordnungen sollen sich auch auf Clichés, Holzstöcke und gestochene Platten aller Art, sowie auf lithographische Steine erstrecken, welche sich in den Magazinen bei den Preussischen oder Französischen Verlegern oder Druckern befinden und Preussischen oder Französischen Originalien ohne Ermächtigung des Berechtigten nachgebildet sind. Indessen sollen diese Clichés, Holzstöcke und gestochene Platten aller Art, so wie die lithographischen Steine nur innerhalb vier Jahre, vom Beginn der Wirksamkeit der gegenwärtigen Uebereinkunft an gerechnet, benutzt werden dürfen.

Art. 13. Während der Dauer der gegenwärtigen Uebereinkunft sollen die folgenden Gegenstände, nämlich: Bücher in allen Sprachen, Kupferstiche, Stiche anderer Art, sowie Holzschnitte, Lithographieen und Photographieen, geographische oder Seekarten, Musikalien, gestochene Kupfer- und Stahlplatten, geschnittene Holzstöcke, sowie lithographische

Steine mit Zeichnungen, Stichen oder Schrift zum Gebrauch für den Umdruck auf Papier, ausgenommen Papier-Tapeten, Gemälde und Zeichnungen, gegenseitig, ohne Ursprungs-Zeugnisse, zollfrei zugelassen werden.

Art. 14. Die zur Einfuhr erlaubten Bücher, welche aus Preussen kommen, sollen in Frankreich sowohl zum Eingang als auch zur unmittelbaren Durchfuhr oder zur Niederlage bei folgenden Zollämtern abgefertigt werden, nämlich:

1) Bücher in Französischer Sprache in Forbach, Weissenburg, Strassburg, Pontarlier, Bellegarde, Pont-de-la-Caille, St. Jean de Maurienne, Chambery, Nizza, Marseille, Bayonne, St. Nizaire, Havre, Lille, Valenciennes, Thionville und Bastia;

2) Bücher in anderer als Französischer Sprache bei den nämlichen Zollämtern und ausserdem in Saargemünd, St. Louis, Verrières de Joux, Perpignan (über La Perthus), La Perthus, Béhobie, Bordeaux, Nantes, St. Malo, Caen, Rouen, Dieppe, Boulogne, Calais, Dünkirchen, Apach und Ajaccio.

Es bleibt vorbehalten, in der Folge noch andere Zollämter dafür zu bestimmen. In Preussen sollen die zur Einfuhr erlaubten Bücher, welche aus Frankreich kommen, über alle Zollämter zugelassen werden.

Art. 15. Für den Fall, dass in dem einen der beiden Länder eine Verbrauchs-Abgabe auf Papier gelegt werden sollte, ist man übereingekommen, dass die aus dem anderen Lande eingehenden Bücher, Kupferstiche, Stiche anderer Art und Lithographieen von dieser Abgabe verhältnissmässig betroffen werden sollen. Auf Bücher soll indessen diese Abgabe eintretendenfalls nur insoweit Anwendung finden, als dieselben nach Einführung einer solchen Verbrauchs-Abgabe in dem anderen Lande veröffentlicht worden sind.

Art. 16. Die Bestimmungen der gegenwärtigen Uebereinkunft sollen in keiner Beziehung das einem jeden der beiden hohen vertragenden Theile zustehende Recht beeinträchtigen, durch Maassregeln der Gesetzgebung oder inneren Verwaltung den Vertrieb, die Darstellung oder das Feilbieten eines jeden Werkes oder Erzeugnisses, in Betreff dessen die befugte Behörde dieses Recht auszuüben haben würde, zu gestatten, zu überwachen oder zu untersagen. Diese Uebereinkunft soll in keiner Weise das Recht des einen oder des anderen der hohen vertragenden Theile beschränken, die Einfuhr solcher Bücher nach seinen eigenen Staaten zu verbieten, welche nach seinen inneren Gesetzen oder in Gemässheit seiner Verabredungen mit anderen Staaten für Nachdrücke erklärt sind oder erklärt werden.

Art. 17. Das Recht des Beitritts zu gegenwärtiger Uebereinkunft bleibt einem jeden jetzt zum Zollvereine gehörenden oder sich später demselben anschliessenden Staate vorbehalten. Dieser Beitritt kann durch den Austausch von Erklärungen zwischen den beitretenden Staaten und Frankreich bewirkt werden.

Art. 18. Gegenwärtige Uebereinkunft soll zwei Monate nach dem Austausch der Ratifications-Urkunden in Kraft treten. Sie soll die nämliche Dauer haben, wie die am heutigen Tage zwischen den Staaten des Zollvereins und Frankreich abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsverträge.

Art. 19. Gegenwärtige Uebereinkunft soll ratificirt, und die Ratifications-Urkunden sollen in Berlin gleichzeitig mit denjenigen der vorgedachten Verträge ausgetauscht werden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieselbe unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt. So geschehen etc. etc.

Die

festen Brücken über den Rhein.

Während die Mainzer stehende Brücke als vollendet betrachtet werden kann, befindet sich die vierte stehende feste Rheinbrücke, bei Coblenz, im Bau. Wegen der Anlage zweier anderer ähnlicher Brücken, bei Kuilenburg am Leck, und zwischen Mannheim und Ludwigshafen, sind im Jahre 1862 Verhandlungen gepflogen, deren Ergebniss noch nicht vorliegt.

Bei der Wichtigkeit, welche der Coblenzer Brückenbau für das schifffahrttreibende Publikum hat, werden die folgenden auf diese Brücke bezüglichen Mittheilungen hier nicht am unrechten Platze sein.

Die Coblenzer Brücke erhält zwei Mittelpfeiler à 27′ Stärke und drei gleich weite Durchlassöffnungen à 308′ lichte Weite, zusammen also zwischen den Widerlagspfeilern 978′ Lichtweite. Ausserdem noch hinter dem linksseitigen Widerlagspfeiler eine 32′ weite, massiv überwölbte Oeffnung zur Durchführung des Werftweges.

Die Lage der Brückenpfeiler ist so festgestellt, dass der linksseitige Strompfeiler, vor welchem der Leinpfad gelegt werden soll, mit seiner Stromfront 12′ landwärts gegen die Futtermauer vor dem Freihafen zurückspringt.

Die Brückenpfeiler kommen parallel mit der Stromrichtung zu stehen. Die lichte Weite zwischen denselben — 308′ — genügt vollkommen zum Durchlass der Schleppzüge und der Flösse, auch bei der, nach der Flossordnung zulässigen grössten Breite der letzteren. Der feste Oberbau der Brücke soll durch eiserne Bogenträger gebildet werden. Die Unterkanten der Bogenträger kommen nach dem Plane in den Widerlagspunkten an 29,08 Fuss, an den Scheiteln an 57,08 Fuss des Coblenzer Pegels zu liegen. Die einem Pegelstande von 52 Fuss und darüber entsprechende Länge in jeder der 3 Brückenöffnungen beträgt dabei 132,94 Fuss. Eine Höhe von 52 Fuss am Coblenzer Pegel entspricht nach stattgehabten

Vergleichungen einer Höhe von 53 Fuss des Cölner Pegels und somit demjenigen Höhenmaasse, welches mit der Lage der Unterkante des horizontalen eisernen Unterbaues für die feste Brücke über den Rhein bei Cöln eingehalten worden ist.

Bei der vorgeschriebenen Anordnung der Brücke werden die Interessen der Schifffahrt darin berührt, dass

a. durch die beiden Mittelpfeiler die Wege derselben an der Brückenstelle bestimmt fixirt werden; dass sodann
b. dadurch auch noch das Durchflussprofil entsprechend beschränkt wird.

Dieserhalb ist in Wahrung der Schifffahrts-Interessen für den Brückenbau vorgesehen, dass zunächst und vor Fertigstellung der Mittelpfeiler ad a, das Mittelfeld, der sog. »Capuziner-Grund« bis auf 3′ unter Null des Coblenzer Pegels beseitigt wird, — eine Maassnahme, durch welche die durch die Pfeiler bestimmten Schifffahrtswege zu jeder Zeit und ohne jede Erschwerung passirt werden können;

ad b. die Vertiefung des Strombettes ober- wie unterhalb der Brückenstelle auszuführen, wodurch, nach den sorgfältigsten Ermittelungen, sowohl der Beengung des Durchflussprofils, als auch Strömungen, die den Schifffahrtsbetrieb erschweren könnten, vollständig vorgebeugt werden wird.

Ferner ist im Interesse der Schifffahrt dann noch vorgesehen, dass:

c. der Aufbau des eisernen Brücken-Oberbaues der Art erfolgen soll, dass dabei immer nur eine der drei Oeffnungen mit Gerüsten ausgebaut wird, zwei der Oeffnungen also stets für die Schifffahrt offen bleiben, und dass:
d. die beiderseitigen Leinpfade ober- und unterhalb der Brückenstelle normalmässig und in der Ausdehnung, wie dies der zweckgemässe Anschluss an die bestehenden erfordert, hergestellt werden sollen.

Im Interesse der Stromregulirung und damit auch in dem der Schifffahrt ist sodann schliesslich noch festgestellt:

e. die Ausschüttung der Bucht bei Pfaffendorf oberhalb des rechtsseitigen Stirnpfeilers, in Leinpfadshöhe = 18 Fuss Coblenzer Pegel,
f. die Herstellung eines 80 Ruthen langen Parallelwerkes unterhalb des rechtsseitigen Stirnpfeilers, welches gleich der oberen Anschüttung durch Steinrevetements zu befestigen und dabei von 30 Fuss am Pegel bis auf Leinpfadshöhe = 18′ am Pegel — allmählig und ohne Beschränkung des Leinpfades und des Schifferwegs herabzuführen.

Bei Anhalt der vorbeschriebenen Anordnungen der Brücke und der ad a bis f gestellten Bedingungen ist die Ausführung des Brückenbaues ohne Nachtheil für die Interessen der Rheinschifffahrt zu erachten.

Zusammenstellung

der von Seiten Preussens in Bezug auf den Bau einer stehenden Brücke bei Coblenz zu übernehmenden Verpflichtungen.

1) Den Eigenthümern derjenigen zur Fahrt auf dem Rheine berechtigten Segel- und Dampfschiffe, welche nicht entweder jetzt schon zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen auf Grund der Uebereinkunft vom 7. Mai 1858, den Bau der stehenden Rheinbrücke zu Cöln betreffend, oder der Uebereinkunft vom 3. April 1860, den Bau der stehenden Brücke bei Mainz betreffend, erhalten haben, resp. erhalten werden, und welche bereits bisher oder doch längstens bis zum 1. Juli 1862 den Strom an der Brückenstelle bei Coblenz vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine, aus der Preussischen Staatskasse gewährt werden.

2) Eine Entschädigung wird ferner denjenigen zur Fahrt auf dem Rheine dermalen schon berechtigten Schiffseigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Senken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Coblenz veranlasst werden, diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden Schiff bereits früher oder längstens bis zum 1. Juli 1862 den Rhein an der Brückenstelle bei Coblenz vorüber befahren haben.

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehenden Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe zum Gebrauch für den Durchgang durch die feste Brücke bei Coblenz ungenügend ist oder wenn ihre Handhabung bei Schiffen, mit welchen bisher

schon die grössere Schifffahrt auf dem Rheine und zwar in der Regel mit voller Ladung betrieben wurde, einen unverhältnissmässigen Theil des unteren Schiffraumes in Anspruch nehmen würde.

Ausgeschlossen von dem Anspruch auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der Uebereinkunft vom 7. Mai 1858, den Bau einer stehenden Brücke bei Cöln betreffend, und der Uebereinkunft vom 3. April 1860, den Bau einer stehenden Brücke bei Mainz betreffend, eine Entschädigung gewährt ist oder gewährt werden wird, sowie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (cfr. No. 6) die festen Brücken zu Cöln oder Mainz nach erfolgter vollständiger Ueberbrückung passirt haben.

3) Die nach den vorstehenden Bestimmungen (No. 1 und 2) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich für das Stillliegen des Schiffes während der zum Anbringen der Vorrichtungen erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe,
für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums,
endlich für alle sonstigen Anschaffungen und Aenderungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, aber erst nach dem zu 1 und 2 bestimmten äussersten Termine an der Brückenstelle bei Coblenz vorübergefahren sind, desgleichen Schiffe, bei welchen, wegen Alters und Schadhaftigkeit, die Vorrichtung zum Senken und Heben nicht mehr ausgeführt werden kann, endlich alle vom 1. Januar 1862 ab neu zu bauenden Schiffe haben keinen Anspruch auf Entschädigung.

4) Die Entschädigung wird in Bausch und Bogen nach Maassgabe der Ladungsfähigkeit der Schiffe auf feste Geldsätze festgestellt und ein- für allemal wie folgt gewährt:

A. Bei Dampfschiffen:

1) Für Dampfschlepper von mehr als zweihundert Pferdekraft mit . . . . 350 Rthlr.

2) Für kleinere Dampfschlepper und grosse Personen-Boote mit . . . . 250 »

3) Für kleinere Dampfboote, sofern sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen, mit . . . . 100 »

B. Bei Segelschiffen:

1) Für Schiffe von	10,000 Ctr.	und mehr	mit 950 Rthlr.	im Mittel,
2) » » »	10,000 »	bis 8,000 Ctr.	» 950—750 Rthlr.	850 Rthlr.
3) » » »	8,000 »	» 6,000 »	» 750—550 »	650 »
4) » » »	6,000 »	» 4,000 »	» 550—350 »	450 »
5) » » »	4,000 »	» 3,000 »	» 350—250 »	300 »
6) » » »	3,000 »	» 1,500 »	» 250—150 »	200 »
7) » » »	1,500 »	» 800 »	» 150— 30 »	90 »
8) » » »	800 »	und weniger Tragfähigkeit	. .	25 »

Für Schiffe, deren Tragfähigkeit in die angegebenen Grenzen hineinfällt, ist nach Maassgabe dieser Scala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

Die Feststellung des Entschädigungsbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch das Königlich Preussische Eisenbahn-Commissariat zu Cöln endgültig unter Ausschluss jedes Recurses.

5) Der Betrag der nach den Bestimmungen unter 2 zu gewährenden Entschädigung soll nach Maassgabe der besonderen Beschaffenheit der auf dem einzelnen Schiffe bereits vorhandenen und nur abzuändernden oder zu ergänzenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in dem Hafen zu Coblenz zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender, aber am wenigsten kostspieliger Weise auszuführen ist, und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Centnern Ladungsfähigkeit ein höherer Betrag, als zwei Dritttheile, und bei Schiffen von 4000 Centnern Ladungsfähigkeit und darunter ein höherer Betrag, als drei Viertheile desjenigen Betrages festgestellt werden, welchen der Schiffseigenthümer zufolge der Bestimmung unter 4 dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrages geschieht endgültig und ohne Recurs durch Sachverständige, von welchen die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft den einen, der betheiligte Schiffer den anderen, beide Sachverständige mit einander aber den Obmann wählen. Können sich die Sachverständigen über den Obmann nicht einigen, so bezeichnet die Handelskammer zu Coblenz drei weitere Sachverständige, von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

6) Die Schiffs-Eigenthümer, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungsanspruch zusteht, haben denselben nach der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Rheinuferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden,

spätestens bis zum 1. October 1862 bei Verlust ihres Anrechts, bei dem Königlich Preussischen Eisenbahn-Commissariat in Cöln anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Patents und des Aichscheins begleitet sein. Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung des Hafen-Commissariats zu Coblenz nachzuweisen, dass sie mit dem im Patent bezeichneten Schiffe einmal und spätestens bis zum 1. Juli 1862 auf dem Rheine bei Coblenz vorüber gefahren sind.

Das Eisenbahn-Commissariat zu Cöln wird den Schiffs-Eigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend bezeichneten Bedingungen von ihnen erfüllt sein werden, der Schiffs-Eigenthümer auf den im Falle der No. 1 und 4 der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Falle der No. 2 und 5 aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Entschädigungsbetrag Anspruch habe.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffs-Eigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen und vervollständigen zu lassen und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Coblenz spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf den Grund der Bestimmungen unter 2 und 4 zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen zu Coblenz zur Besichtigung zu stellen, und es ist der Nachweis zu liefern, dass eine der Feststellung der Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniss des Coblenzer Hafen-Commissariats beizubringen ist, wird den Schiffs-Eigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung des Königlich Preussischen Eisenbahn-Commissariats zu Cöln von der Regierungs-Haupt-Casse zu Coblenz ausgezahlt werden. Die Zahlung erfolgt an den Schiffs-Eigenthümer, welchen das Patent als solchen ausweist oder an dessen gehörig beglaubigten und in gleicher Weise legitimirten Bevollmächtigten.

7) Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke nicht mehr thunlich sein wird, werden Krahne zum Heben und Senken der Masten ober- und unterhalb der Brücke in dem Falle errichtet und für die Dauer eines Jahres gebührenfrei zur Benutzung gestellt werden, dass die erfolgten Anmeldungen — No. 6 — ein Bedürfniss zu solchen Einrichtungen erkennen lassen sollten.

8) Vor Fertigstellung der Mittelpfeiler soll

a. der sogenannte Capuziner-Grund auf 3 Fuss unter Null des Coblenzer Pegels beseitigt,

b. das Strombett ober- wie unterhalb der Brückenstelle und zwar zwischen der im Situationsplane eingezeichneten Linie a b c und dem rechtsseitigen Ufer bis auf 3 Fuss unter Null des Coblenzer Pegels, sodann zwischen den Linien a b c und d e f von 3 Fuss Coblenzer Pegel bis höchstens Null dieses Pegels vertieft werden.

Es wird ferner:

c. der Aufbau des eisernen Brückenbau's in der Art erfolgen, dass dabei immer nur eine der drei Oeffnungen mit Gerüsten ausgebaut wird und zwei der Oeffnungen für die Schifffahrt frei bleiben, und es werden

d. die beiderseitigen Leinpfade ober- und unterhalb der Brückenstelle normalmässig und in der Ausdehnung, wie dies der zweckmässigste Anschluss an die bestehenden erfordert, hergestellt werden.

Endlich soll:

e. die Bucht bei Pfaffendorf oberhalb des rechtsseitigen Stirnpfeilers in Leinpfadshöhe = 18 Fuss Coblenzer Pegel — ausgeschüttet, und

f. ein 80 Ruthen langes Parallelwerk unterhalb des rechtsseitigen Stirnpfeilers gebaut werden, welches gleich der oberen Anschüttung durch Steinrevetements zu befestigen und dabei von 30 Fuss am Pegel bis auf Leinpfadshöhe = 18 Fuss am Pegel — allmählich und ohne Beschränkung des Leinpfades und des Schiffer-Weges herabzuführen ist.

Gutachten

der

technischen Commissarien.

Verhandelt Coblenz, 7. April 1862.

Zur Prüfung des von Seiten der Königlich Preussischen Regierung vorgelegten Projects zum Bau einer festen Brücke über den Rheinstrom bei Coblenz, welche eine unmittelbare Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen herstellen soll, und zur Begutachtung desselben in Bezug auf die, durch dessen

Ausführung nicht unberührt bleibenden Interessen der Rheinschiffahrt, waren von den Rheinuferstaaten, Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Niederland, Nassau und Preussen

1) von Baden, der Baurath Becker,
2) von Bayern, der Regierungs- und Baurath Lavale,
3) von Frankreich der Ingenieur en Chef Coumes,
4) von Hessen der Baurath Opfermann,
5) von Niederland der Ober-Ingenieur Ortt v. Schonauwen,
6) von Nassau der Baurath Hilf,
7) von Preussen der Strombau-Director Nobiling,

als technische Commissarien ernannt worden.

Theils schon am 4. Abends, theils am 5. d. Mts. hier eingetroffen, verabsäumten diese vorgenannten und endesunterschriebenen technischen Commissarien keinen Augenblick, um sich vor allen Dingen über die gemeinschaftlich vorzunehmenden Prüfungen des Projects und anzustellenden örtlichen Untersuchungen zu verständigen und demnächst zur Berathung, Aufklärung und Beantwortung der zur Sprache gekommenen einzelnen Punkte und der dabei gegenseitig zu stellenden Fragen überzugehen.

Bei der einstimmigen Ansicht, dass es wohl am zweckmässigsten sein dürfte, zuerst die betreffenden Pläne und Zeichnungen nicht blos einzusehen, sondern auch auf den Grund eines, zu diesem Zwecke bereits niedergeschriebenen Promemoria, den freien Vortrag des Preussischen Commissars über die ganze Sachlage und die dabei in Betracht zu ziehenden Local-Strom- und Schifffahrts-Verhältnisse entgegen zu nehmen, demnächst zur örtlichen Untersuchung der Brückenbaustelle mit den benachbarten Strom- und Uferstrecken von der untersten Spitze der Insel Oberwerth bis unterhalb der Schiffbrücke zwischen Coblenz und Ehrenbreitstein zu schreiten, und erst hierauf die Discussion über die einzelnen Gegenstände zu eröffnen, wurde an diesem Geschäftsgang festgehalten und mit Ausnahme eines einzigen Punktes eine vollständig übereinstimmende Ansicht über die Zulässigkeit des hier in Rede stehenden Brückenbau's, in Bezug auf das Fortbestehen und die Erhaltung resp. weitere Entwicklung der Rheinschifffahrt in ihrem weitesten Umfange erzielt.

Abgesehen nämlich davon, dass jeder Brückenbau über den Rheinstrom streng genommen als ein Hinderniss resp. als eine Belästigung für die Schifffahrt betrachtet werden müsste, wenn nicht die ganze Strombreite, mit den dazu gehörigen beiderseitigen Uferwegen, mit einem einzigen Bogen überspannt und dessen Unterkante dabei so hoch gelegt werden könnte, um mit den grössten Schiffen und den höchsten

Masten ungehindert darunter hinweg zu fahren, und darüber einig, dass unter den gegenwärtig bestehenden Verkehrs- und Handelsverhältnissen das Streichen der Segel und das Niederlegen resp. Senken der Masten und Schornsteine der Schiffe zum Passiren einer festen Rheinbrücke, als eine Verletzung des § 67 der Rheinschifffahrts-Acte nicht bezeichnet werden dürfte, wurde einstimmig

1) die Wahl der Brückenbaustelle unter den bestehenden und gegebenen Verhältnissen, sowie die angeordnete Pfeilerstellung, mit der Anlage der beiderseitigen Leinpfade, in der Höhe von mindestens 18 Fuss am Coblenzer Pegel bei einer Kronenbreite von 18 Fuss resp. 12 Fuss, als zweckmässig anerkannt.

2) Die lichte Weite der drei Brückenöffnungen à 308 Fuss Rheinländisch (nahe 86 Mtr.), als den Bestimmungen über die Flossschifffahrt auf dem Rheine entsprechend, um so mehr angesehen, als die mittlere Brückenöffnung in einer fast ganz geraden Stromstrecke die Hauptstrom- und Fahrrinne beinahe vollständig überspannt, die Brückenpfeiler in der normalen Stromrichtung zu stehen kommen und es nur einer sehr geringen Nachhülfe bedürfen wird, das Strombett bis zum linksseitigen Mittelpfeiler in dieser mittleren und Haupt-Durchfahrtsöffnung mindestens bis auf 3 Fuss unter Null am Pegel gleichmässig und stromgerecht, sowohl oberhalb als unterhalb der Brückenbaustelle zu vertiefen, wofür zu sorgen sein dürfte, da dies für den Schifffahrtsbetrieb bei allen Wasserständen vollständig genügt, wenn auch eine weitere Vertiefung bis auf 6 Fuss unter Null am Pegel für die Stromregulirung immer noch wünschenswerth bleiben möchte.

3) Keineswegs würde es aber genügen, blos die mittlere und die rechtsseitige Brückenöffnung der Schifffahrt zu allen Zeiten und bei allen Wasserständen zur Disposition zu stellen, vielmehr muss auch die linksseitige Brückenöffnung, namentlich im Interesse der Schifffahrt, selbst beim niedrigsten Wasserstande schiffbar gemacht und erhalten werden.

Anstatt jedoch zu diesem Zwecke diese linksseitige Oeffnung in ihrer ganzen Breite bis zum Fusse des Leinpfades auf 3 Fuss unter Null am Pegel zu vertiefen und zu erhalten, wie dies von Seiten der Grossherzoglichen Regierung von Hessen vorgeschlagen und verlangt wurde, genügt eine solche Vertiefung schon bis zur Mitte dieser Oeffnung, von der Stromseite abgemessen, selbst für die Localschifffahrt um so mehr, als eine weitere und tiefere Ausbaggerung dicht vor dem Ufer entlang, einen wirklichen Vortheil gar nicht gewähren und unter den bestehenden Stromverhältnissen gar nicht einmal zu erhalten sein würde, und ferner auch aus dem

Grunde, weil für den grossen durchgehenden Schiffsverkehr schon die Fahrbarkeit der beiden andern Durchlassöffnungen vollständig genügen würde. Zur Bezeichnung der Gränze dieser nothwendigen Vertiefung in der linksseitigen Brückenöffnung bis 3 Fuss unter Null am Pegel, ist in der betreffenden Stromkarte die rothpunktirte Linie d e f gezogen und danach die von Seiten des Preussischen Commissars früher in Vorschlag gebrachte schwarz punktirte Linie abgeändert. Um nämlich allen zu Berg und zu Thal gehenden Segelschiffen es zu ermöglichen, selbst beim niedrigsten Wasserstande bequem und sicher durch diese linksseitige Oeffnung zu fahren, muss die bis auf 3 Fuss unter Null zu vertiefende Fahrrinne auf der ganzen Strecke von der Berkerlay abwärts bis zum Freihafen nach jener Linie ausgebildet werden, während das Vorland landwärts dieser Linie allmählig ansteigen oder nach Belieben (mit Ausnahme der Einmündung des linksseitigen Arms bei Oberwerth, dessen Sohle im grossen Durchschnitt auf Null am Pegel liegt und nicht weiter vertieft werden soll) durch ein niedriges Bankett begrenzt werden kann.

4) Damit aber die hierdurch gebildete Schifffahrtsrinne voraussichtlich nicht wieder verlande, muss der betreffenden Stromstrecke schon von der untern Spitze der Insel Oberwerth abwärts bis zur Berkerlay eine dem Bedürfnisse entsprechende Richtung gegeben werden, was durch die Anlage eines Leitwerks von der genannten Inselspitze bis auf die Berkerlay in der Höhe von etwa 10 Fuss am Pegel (Mittelwasser), bei gleichzeitiger Fortbaggerung und Vertiefung der Verflachungen stromwärts an der Berkerlay bis zur normalen Streichlinie, sicher zu erreichen sein wird und deshalb auch dessen Ausführung beim Brückenbau zur Bedingung zu stellen sein möchte.

Weniger nöthig erscheint die beiläufig angeregte Verbauung der rechtsseitigen Bucht vor dem obern Theile von Pfaffendorf, der Berkerlay gegenüber, zur weitern Ausbildung des Fahrwassers der linksseitigen Brückenöffnung, aus welchem Grunde denn auch darauf kein weiteres Gewicht gelegt wird.

5) Dass dem Antrage der Königlichen Regierung von Bayern, oberhalb der Brücke die nöthigen Mehrpfähle auf den beiderseitigen Ufern zu setzen und nöthigenfalls Schwimmpfähle zum Ankern der Schiffe zu legen, entsprochen werde, wird mit Gewissheit vorausgesetzt, da dergleichen Einrichtungen nicht zu entbehren sind.

6) Die Anlage des rechtsseitigen Parallelwerks unterhalb der Brücke in der projectirten Höhe, bei gleichzeitiger Ausfüllung der Uferbucht oberhalb des Stirnpfeilers in Leinpfads-

höhe, wird nicht blos als zweckmässig, sondern in Bezug auf die Schifffahrt als dringend nöthig anerkannt. Anstatt sich aber beim Brückenbau mit der Ausführung der obersten, 80 Ruthen langen Strecke zu begnügen und die Fortsetzung der betreffenden Regierung nach Gutdünken zu überlassen, wird die Anlage dieses Leitwerks auf 120 Ruthen Länge als ein sofortiges Bedürfniss bezeichnet und darauf angetragen, dies beim Bau der Brücke zur Bedingung zu stellen, und zwar aus dem Grunde, weil es vorzugsweise darauf ankommen dürfte, die grosse und schädliche Breite und Tiefe neben der obern Spitze des Capuziner-Grundes sofort zu verbauen.

7) Dass dieses eben genannte, in der Uebergangsstelle der Schiffbrücke liegende »Mittelfeld«, der Capuziner-Grund, bis auf 3 Fuss unter Null am Pegel beseitigt werden soll, kann für die Schifffahrt und besonders für die Flossfahrt nur erwünscht und erfreulich sein. Als eine unbedingte, lediglich durch den Brückenbau hervorgerufene Nothwendigkeit für die Schifffahrt, kann jedoch diese Beseitigung nicht betrachtet werden, weil sowohl die zu Thal als zu Berg gehenden Dampfschiffe, mit ihren Anhängen, Raum genug haben, auf jeder Seite des Capuziner-Grundes beim niedrigen Wasserstande durchzufahren. Wenn daher auch die Beseitigung dieses Mittelfeldes als eine wesentliche Stromregulirung zu betrachten und dieselbe während des Brückenbaues auszuführen sein würde, so braucht doch die Fertigstellung der Brückenmittelpfeiler und deren Ueberbauung davon nicht abhängig gemacht zu werden.

8) Sobald aber der Capuziner-Grund beseitigt sein wird, dürfte es zur Erleichterung der Thalschifffahrt wesentlich beitragen, wenn die Einrichtung zum Ausfahren der Schiffbrücke nicht allein zu beiden Seiten, sondern auch in deren Mitte getroffen würde, wozu es nur der Aufstellung resp. Anschaffung einiger Ankerwinden bedarf.

9) Auch darüber waren die technischen Commissarien der einstimmigen Ansicht, dass die Grundung und Ausführung der projectirten Brückenpfeiler sofort in Angriff genommen werden dürfte, sobald sich die Eisenbahnverwaltung dazu verpflichtet, während des Baues und so lange die Schiffbarkeit der linksseitigen Brückenöffnung im Allgemeinen und beim niedrigsten Wasserstand in der äussern Hälfte noch nicht erreicht sein wird, alle zu Berg und zu Thal gehenden einzelnen Segelschiffe, auf Verlangen eines jeden Schiffers, sofort und unentgeltlich von dem Freihafen bis zur Pfaffendorfer Nachenfähre durch die Brückenbaustelle und umgekehrt mit einem dazu geeigneten Dampfschiffe zu schleppen, was auch auf die

zu Thal gehenden Flösse auszudehnen sein würde, sobald mit der Gründung der beiden Mittelpfeiler begonnen wird.

Was dagegen

10) die von der Eisenbahngesellschaft gewählte bogenförmige Ueberbauung der Pfeiler betrifft, so erkennen sämmtliche Commissarien zwar an, dass es für die Schiffer und Schiffsführer in einer Beziehung allerdings bequemer sein würde, wenn die Unterkante der Brückenbahn nirgends unter der Normalhöhe von 52 Fuss am Coblenzer Pegel gelegt werden dürfte und dabei, im Interesse der Schifffahrt und in Bezug auf deren bequeme und leichte Ausübung, die Brückenöffnungen nie zu weit sein können; doch sind die Commissare von Frankreich, Hessen, Nassau, Niederland und Preussen nichtsdestoweniger der Ansicht, dass der blossen Schifffahrt wegen, keine 308 Fuss weite Brückenöffnungen anzulegen und in der Höhe von 52 Fuss am Pegel geradlinigt zu überspannen sein würden. Diese Weite erachten sie im Gegentheil nur durch die zugelassene Breite für die Flösse bedingt und würden es daher auch schon für genügend halten, den Durchlassöffnungen für die Schiffe blos eine Weite von etwa 160 Fuss und unter Umständen noch weniger zn geben, ohne darin eine Verletzung des Act. 67 der Rheinschifffahrts-Acte zu finden.

Mit Rücksicht hierauf und in Erwägung, dass die grössten Dampfschleppzüge auf dem Rhein erfahrungsmässig eine breitere Durchfahrts-Oeffnung als nahe 160 Fuss nicht bedürfen, dass folglich die Breite des projectirten Brückenbogens in der Höhe von 52 Fuss am Pegel gleich 133 Fuss mit Hinzurechnung der halben Dampfschiffsbreite auf jeder Seite nur von 25 Fuss sogar dem Maasse von nahe 180 Fuss für die Schleppzüge entspricht, erachten es die genannten Commissarien nicht blos für zulässig, sondern in mehrfacher Beziehung auch für wünschenswerth, die gewählte Bogen-Construction in Anwendung zu bringen, selbst von der angenehmeren und schöneren Form des Bogens ganz Abstand nehmend und lediglich den Vortheil im Auge behaltend, dass die Dampfschiffe, welche gewiss ohne Mühe und Gefahr den Scheitel der Brücke einhalten können, bei der Mehrhöhe von 5 Fuss im Bogen, unstreitig mehr gewinnen als die Segelschiffe durch das Senken ihrer Maste bis höchstens auf 31 Fuss über Wasser bei jeder Durchfahrt unter den Bogenseiten verlieren würden. Wenn dieselben daher auch gern zugeben, dass es ihnen lieber sein würde, wenn die Anfänge der Bogen nicht auf 29 Fuss, sondern vielleicht auf 35 Fuss am Pegel gelegt werden könnten, um dadurch in der Höhe von 52 Fuss schon eine Weite von nahe 200 Fuss zu gewinnen, was aber hier

nicht wohl zulässig ist, so glaubten dieselben doch nicht gegen die materiellen Interessen der Rheinschifffahrt zu verstossen, indem sie sich, trotz der nicht in Abrede zu stellenden Beschränkung des hohen Durchfahrtsraumes in den 308 Fuss weiten Oeffnungen, für die Bogenconstruction aussprechen und die Schiffsführer dadurch zwingen, beim Passiren der Brücke etwas aufmerksamer und vorsichtiger sein zu müssen, als bei einer 308 Fuss weiten und in der Höhe von 52 Fuss geradlinigt überspannten Brücke nöthig sein würde. Dass die sichere und gefahrlose Durchfahrt mit Dampf- und Segelschiffen von beliebiger auf dem Rhein üblicher Grösse in der hier vorliegenden, fast ganz geraden und in ihrem Bette höchst regelmässig ausgebildeten und noch weiter auszubildenden Stromstrecke durch Brückenöffnungen von 160 bis 180 Fuss Weite zu ermöglichen ist, gibt auch der Commissar von Baden zu; weil aber die Durchfahrt durch eine gleichhohe, 308 Fuss weite Oeffnung für die Schiffer bequemer sei, als durch eine 160 bis 180 Fuss weite Oeffnung, und weil die Vortheile für die Dampfschiffe gegen die Nachtheile für die Segelschiffe durch das Weniger- und Mehrsenken der Maste sich wohl ausgleichen dürften, so halte er sich doch für verpflichtet, für diese zu erzielende Bequemlichkeit der Schiffer, die schönere Brückenform zu opfern und auf die geradlinigte Ueberbauung der Pfeiler zu dringen.

11) Je nachdem nun die eine oder die andere Construction gewählt werden sollte, sind die Commissarien wiederum darüber einverstanden, dass, bei der Wahl der Bogenform, die beiden, auf 52 Fuss am Pegel liegenden Punkte in jeder Brückenöffnung auf beiden äussern Seiten nach dem Vorschlage der Königlich Bayerischen Regierung sichtbar zu bezeichnen sein würden.

12) Endlich wird aber noch bemerkt, dass nach genauer Untersuchung der Verhältnisse und nach eingezogener Erkundigung über den Ankergrund und über das Aufschlagen der Schiffe oberhalb der Schiffbrücke bei den Localbeamten, keine Veranlassung zur Verlängerung des Raums zwischen der projectirten festen Brücke und der bestehenden Schiffbrücke vorliegen dürfte, so dass so wenig auf die Verlegung der Schiffbrücke als auf die der festen Brücke im Interesse der Schifffahrt zu dringen sein möchte.

Dass aber in vorstehender Erklärung die Ansicht und Ueberzeugung der technischen Commissarien über den vorliegenden Gegenstand getreu und richtig ausgedrückt worden ist, bestätigen dieselben durch ihre eigenhändige Unterschrift.

(Folgen die Unterschriften.)

Die Rheinischen Dampffähren

(Traject-Anstalten).

Zu den früher auf dem Rhein unbekannten Erscheinungen, welche der wachsende Verkehr zwischen beiden Ufern in's Leben gerufen hat, gehören die Dampffähren oder sog. Traject-Anstalten. Dieselben haben entweder eine dauernde oder nur eine vorübergehende Bestimmung, und sind in dem letzteren Falle meist die Vorgänger fester Brücken. Es bestehen gegenwärtig und befinden sich bereits im Dienst oder werden denselben mit dem nächsten Frühjahr auf der Strecke von Mannheim bis zur Niederländischen Grenze eröffnen folgende Anstalten dieser Art:

1) zwischen Mannheim und Ludwigshafen (2 Dampfboote zur Verbindung der Main-Neckar-, der Badischen und der Pfälzer-Bahnen).
2) „ Mainz und der Gustavsburg (2 Dampfboote zur Verbindung der Ludwigs- und Rhein-Main-Bahn).
3) „ Bingen und Rüdesheim (zwei Dampfboote zur Verbindung der Nassauischen und Nahe-Eisenbahn),
4) „ Capellen und Oberlahnstein (ein Dampfboot zur Verbindung der linksrheinischen und der Nassauischen Eisenbahn),
5) eine Dampfboot-Ueberfahrt bei Neuwied,
6) eine Dampfboot-Ueberfahrt bei Bonn,
7) eine Dampfboot - Ueberfahrt zwischen Homberg und Ruhrort, mit einem Dampfboot,
8) eine Ueberfahrt mit zwei Dampfbooten bei Ruhrort zur Verbindung der Cöln-Mindener Eisenbahn und der auf der linken Rheinseite von Homberg über Crefeld nach Aachen führenden Eisenbahn.

Ueber eine der bedeutendsten dieser Anstalten, die Mainzer, liegen uns folgende amtliche Angaben vor. In den ersten zehn Monaten vorigen Jahres wurden zwischen Mainz und der Gustavsburg 35,704 Wagen befördert, von denen ³/₄ als beladen angenommen werden können. Die grösste Zahl, 4568, wurde im Monat October übergesetzt, die geringste, 2626, im Monat Februar.

Ueber die Einnahmen und Ausgaben der Mainzer Dampffähre im Jahre 1861 und über die Natur und den Umfang ihres Verkehrs entnehmen wir dem Geschäfts-Bericht der Direction der Hessischen Ludwigsbahn die folgenden Angaben.

Zusammenstellung

der

Frequenz nebst Einnahmen und Ausgaben.

A. Einnahmen.

Es wurden an Personen ausgegeben und erbrachten die beigesetzten Beträge:

4273	Schnellz.-Billete	I. Cl.	à 22,56 kr.	fl. 1606. 39 kr.	
19974	„	II. „	„ 13,16 „	„ 4380. 58 „	
94	Schnellz.-Ret.-B.	I. „	„ 16,52 „	„ 25. 53 „	
1652	„	II. „	„ 10,15 „	„ 279. 28 „	
1703	Gewöhnl. Billete	I. „	„ 18,8 „	„ 533. 36 „	
19541	„	II. „	„ 11,28 „	„ 3672. 43 „	
63369	„	III. „	„ 7 „	„ 7393. 3 „	
28294	Ueberf.-Billete	— —	„ 6 „	„ 2829. 24 „	
442	Gew. Ret.-Bil.	I. Cl.	„ 14,1 „	„ 103. 52 „	
9264	„	II. „	„ 8,46 „	„ 1306. 13 „	
29490	„	III. „	„ 5,56 „	„ 2732. 44 „	
16710	Marktbillete	„ „	„ 5,33 „	„ 1484. 24 „	
7626	Militärbillete	„ „	„ 5,33 „	„ 677. 27 „	
202432	Personenbillete				fl. 27026. 24 kr.

Die Nebenerträgnisse des Personenverkehrs ergaben:

für 20108 Ctr. Gepäck à 5 kr. . . .	fl. 1675. 40 kr.	
„ 33 Equipagen à 53,5 kr. . . .	„ 29. 26 „	
„ 767 Hunde und Kleinvieh à 3,26 kr.	„ 41. 40 „	
„ 356 Wagenlad. Vieh à fl. 1. 18 kr.	„ 462. 48 „	
„ 7141 Traglasten à 0,5 kr. . . .	„ 59. 31 „	
		fl. 2269. 5 kr.

Ertrag aus der Personenfrequenz incl. Nebenerträgnissen zusammen . . . . fl. 29295. 29 kr.

Uebertrag		fl. 29295. 29 kr.
Der Gütertransport ertrug im Ganzen . .		fl. 44601. 45 kr.
und zwar insbesondere:		
für 42121 Ctr. Eilgut à 3 kr. . .	fl. 2106. 3 kr.	
„ 2549742 „ Frachtgut à 1 kr. .	„ 42495. 42 „	
Sa. 2591863 Ctr. Gut wie oben	44601. 45 kr.	
Einnahmen im Ganzen		fl. 73897. 14 kr.

B. Ausgaben.

1. Personendienst.

Gehalte und Löhne an 1 Capitän, 2 Maschinisten, 3 Matrosen, 1 Rudergänger, 1 Stocherer, 1 Schiffsjungen und 1 Schiffsconducteur		fl. 6020. 40 kr.
Löhne an 4 Taglöhner zum Verbringen des Gepäcks auf das Schiff		„ 1314. — „
Löhne zum Bedienen der Landungsbrücken, für An- und Losbinden der Dampfschiffe und Reinigen derselben		„ 1630. 20 „
Brennmaterial für die Personenboote	fl. 6855. 39 kr.	
Maschinenöl, Talg und Lampenöl für dieselben	„ 1011. 8 „	
Putzmaterial für dieselben . . .	„ 199. 59¼ „	
Reparaturen an den Personenbooten	„ 1273. 21 „	
		„ 9340. 7¼ „

2. Güterdienst.

Gehalt und Löhne an 1 Capitän, 1 Maschinisten, 2 Rudergänger, 1 Stocherer, 2 Matrosen und für Aushülfe im Capitänsdienst	fl. 4299. 52 kr.	
Gehalte und Löhne für die Aufseher und die Taglöhner beim Ueberladen der Güterwagen in die Schalden, incl. der Bahnwärter zur Bedienung der Ausweichen an den geneigten Ebenen auf beiden Ufern	„ 10610. 25 „	
Löhne für dieselben und das Schiffspersonal beim Uebersetzen zur Nachtzeit	„ 8224. 8 „	
Transport der Wagen in den Geleisen am Rhein durch Pferde	„ 1460. — „	
Löhne für Fest- und Losbinden der Schiffe und Schalden an den geneigten Ebenen	„ 730. — „	
Löhne für nächtliche Bewachung der Güter, welche am Rhein lagern	„ 543. 54 „	
Gehalte und Ausgleichung für entbehrtes Meilen- und Werkstättegeld an 4 Locomotivführer und 4 Heizer, welche die Güterwagen auf den geneigten Ebenen aus- und einladen und sie dahin verbringen und abholen . . .	„ 7000. — „	
		„ 32868. 19 „
		fl. 51173. 26¼ kr.

			Uebertrag fl. 51173. 26¼ kr.
Löhne für 4 Putzer zum Reinigen der Locomotiven und Tender .		„ 1460. — „	
Reparaturen und Unterhaltung der geneigten Ebenen auf beiden Ufern		„ 1448. 25 „	
Unterhaltung und Reparaturen an den Dampfbooten	fl. 2878. 33 kr.		
Desgleichen an den Schalden und Nachen . . .	„ 1902. 48 „		
Neubeschafftes Tauwerk für die Boote und Schalden	„ 1564. 67 „	„ 6346. 18 „	
Brennmaterial für die Boote . .		„ 6690. 1 „	
Maschinenöl, Talg und Lampenöl für dieselben		„ 698. 58½ „	
Putzmaterial für dieselben . . .		„ 203. 22½ „	
Reparaturen an Locomotiven und Tendern		„ 3782. 13 „	
Desgleichen an den Güterwagen .		„ 4190. 19 „	
Brennmaterial für 4 Locomotiven .		„ 8871. 32 „	
Maschinenöl und Talg für dieselben		„ 2609. 58 „	
Putzmaterial für dieselben . . .		„ 380. 40 „	
Kosten der Beleuchtung beim Trajectiren bei Nacht:			
4043 Stück Pechfackeln	fl. 2507. 40 kr.		
18950 „ Pechkränze	„ 947. 50 „		
37117 Pfd. Harzabfall	„ 723. 30 „	„ 4179 — „	
			„ 40860. 47 „
			Ausgaben im Ganzen fl. 92034. 13¼ kr.

Vorverzollung.

In Folge der Karlsruher Uebereinkunft vom 12. Dezember 1860 haben die Regierungen von Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preussen am 21. April 1862 eine Uebereinkunft vereinbart, durch welche eine wesentliche Beschleunigung des Wassertransports erreicht wird. Diese Uebereinkunft, deren Wortlaut hier folgt, ist seit dem 1. Juli 1862 in Kraft getreten.

Sie gilt für die Dauer der Zollvereinsverträge, d. h. bis zum Schluss des Jahres 1865, und bleibt von da, im Falle der Nichtkündigung, auf weitere 5 Jahre in Wirksamkeit.

Uebereinkunft

unter den Deutschen Rheinuferstaaten, betreffend die Vorausbezahlung der Rheinschifffahrts-Abgaben.

§ 1.

Schiffern und Flössern, welche auf einer Fahrt zu Berg oder zu Thal mehrere Rheinzoll-Stellen berühren, ist unter den im § 2 bezeichneten Bedingungen gestattet, bei jedem Rheinzoll-Amte, bei welchem sie ab- oder vorbeifahren — auf der Preussischen Stromstrecke jedoch nur zu Emmerich und Coblenz*) — die Rheinschifffahrts-Abgaben sogleich auch für die nachfolgenden Zollstellen mit der Wirkung zu entrichten, dass sie dadurch von der Verbindlichkeit, bei diesen Zollstellen zum Zweck der Anmeldung der Ladung anzulegen und eine Manifestabschrift abzugeben, befreit werden.

*) Inzwischen ist das Recht der Vorverzollung auch auf die Preussischen Binnenzoll-Aemter Cöln und Ruhrort ausgedehnt worden.

§ 2.

1) Die Abgaben sind für alle diejenigen Strecken, für welche Vorausbezahlung geleistet wird, von der gesammten Ladung zu entrichten.
2) Dem Rheinzollamt, bei welchem die Vorausbezahlung der Abgaben erfolgt, ist ein in Gemässheit des Art. 27 der Rheinschifffahrt-Acte vom 31. März 1831 aufzustellendes Manifest über die Ladung in zwei Exemplaren, sowie eine Abschrift dieses Manifestes zu übergeben.
3) Vor Erreichung der letzten Zollstelle, für welche Vorausbezahlung geleistet ist, dürfen Beiladungen nur an dem Sitze eines Rheinzollamtes vorgenommen werden. Im Falle einer solchen Beiladung sind die conventionsmässigen Vorschriften zu befolgen und muss der Rheinzoll für die ganze folgende Strecke, für welche die erste Vorverzollung stattgefunden hat, entrichtet werden. Auch hat der Schiffer dem Rheinzollamte mit dem vorschriftsmässig vervollständigten Originalmanifeste einen entsprechenden Nachtrag zu der unter Nr. 2 erwähnten Manifestabschrift vorzulegen.
4) Von der Zollstelle ab, bei welcher vorverzollt worden ist, muss auf dem Schiffe oder Flosse eine zwei Fuss breite und fünf Fuss lange roth- und weisskarrirte Flagge, welche in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang durch eine Laterne zu beleuchten ist, auf halbem Maste aufgehisst sein, und diese Flagge darf nicht eher abgenommen werden, als bis die letzte Zollstelle, für welche Vorausbezahlung geleistet worden, passirt ist.

§ 3.

Eine Rückvergütung von vorausbezahlten Abgaben findet bei etwa unterwegs veränderter Bestimmung der Ladung oder eines Theils derselben nur alsdann statt, wenn der Schiffer oder Flösser seine Ladung zu diesem Behufe bei dem nächsten Rheinzoll-Amte anmeldet und zur Revision stellt. In diesem Falle wird ihm auf Vorlage der von dem letztern ertheilten Bescheinigung von den Rheinzoll-Aemtern, für welche Vorausbezahlung geleistet ist, derjenige Theil der bezahlten Abgaben zurückerstattet, welcher in Folge der veränderten Dispositionen über die Ladung nicht zu bezahlen gewesen wäre, wenn der Schiffer oder Flösser die Abgaben-Entrichtung bei jeder Zollstätte vorgezogen hätte.

Dasselbe Verfahren findet statt, wenn in Folge der Bestimmung des § 2 unter 3 der Rheinzoll von Beiladungen für

eine längere Strecke vorausbezahlt ist, als dieselben wirklich durchlaufen haben.

§ 4.

Es steht jedem Rheinzoll-Amte frei, ein vorüberfahrendes Schiff oder Floss, auch wenn durch die aufgesteckte Flagge zu erkennen gegeben wird, dass eine Vorausbezahlung der Rheinschifffahrts-Abgaben stattgefunden habe, durch einen Beamten anfahren, die Ladung besichtigen und mit dem Manifest vergleichen zu lassen, oder einen Begleiter mitzugeben, welcher eine Revision der Ladung vornimmt. Der Schiffer oder Flösser hat auf die ihm von dem Rheinzoll-Amte gegebene Weisung behufs der Aufnahme des Beamten kurze Zeit anzuhalten.

Kosten dürfen aus der Begleitung für den Schiffer oder Flösser nicht entstehen.

§ 5.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften im § 2 unter Nr. 3 und 4 und im § 4, sowie jede Defraudation von Rheinschifffahrts-Abgaben zieht, ausser der sonst nach der bestehenden Gesetzgebung verwirkten Strafe, zugleich den Verlust der Vergünstigung der Vorausbezahlung der Abgaben bis auf die Dauer eines Jahres nach sich.

Ueber den Verlust dieser Vergünstigung entscheidet die Direktivbehörde desjenigen Staates, in dessen Gebiet die Zuwiderhandlung entdeckt wurde. Sie theilt den Namen des Schiffers oder Flössers, sowie die Dauer der Entziehung den betreffenden Oberbehörden der übrigen Deutschen Rheinufer-Staaten mit.

§ 6.

Jedem der Deutschen Rheinufer-Staaten steht die Befugniss zu, an die Rheinzollämter der andern Deutschen Rheinufer-Staaten auf seine Kosten ständig oder zeitweise einen Controleur abzuordnen, welcher von dem dortigen Geschäftsgange Kenntniss nehmen, den Abfertigungen beiwohnen und die amtlichen Register, die Manifeste und Rechnungen jederzeit einsehen, sowie auch in denjenigen Rheinhäfen, in welchen sich keine Rheinzoll-Aemter befinden, Nachforschungen zur Entdeckung und Konstatirung etwaiger Rheinzoll-Defraudationen anstellen darf.

Kleine Notizen.

* Die Zahl der durch Suppl.-Art. XI bei der Verladung als Oberlast zulässigen Artikel, ist im Jahre 1862 durch »gedörrte Zichorienwurzeln« und »Coaks« erweitert, letztere vorläufig in allen Staaten mit Ausnahme der Niederlande. —

* In Bezug auf das in neuerer Zeit massenweise in den Handel gebrachte Americanische Petroleum steht eine Vereinbarung zu erwarten, nach welcher dieser Gegenstand seiner grossen Entzündbarkeit wegen, den im Suppl.-Art. XII bezeichneten Waaren angereiht werden würde.

* Durch Beschluss der Königl. Niederländischen Regierung vom 15. Nov. 1862 (Staatsblad No. 190) ist für die Schifffahrt auf dem Canal De Keulsche Vaart, vom Leck nach Amsterdam, ein neues Reglement erlassen, das mit dem 1. Dec. 1862 in Kraft trat. Nach Tit. III Art. 110 dieses Reglements ist jeder Schiffer gehalten, das Letztere auf dem bezeichneten Canal an Bord bei sich zu führen.

* Laut Bekanntmachung der Königl. Regierung der Bayerischen Pfalz vom 19. Juli 1862, ist der Friesenheimer Durchstich unterhalb Ludwigshafen, nachdem derselbe eine solche Ausdehnung gewonnen, dass er sowohl zu Thal als zu Berg befahren werden kann, für eröffnet erklärt worden.





